L Porto di Genova

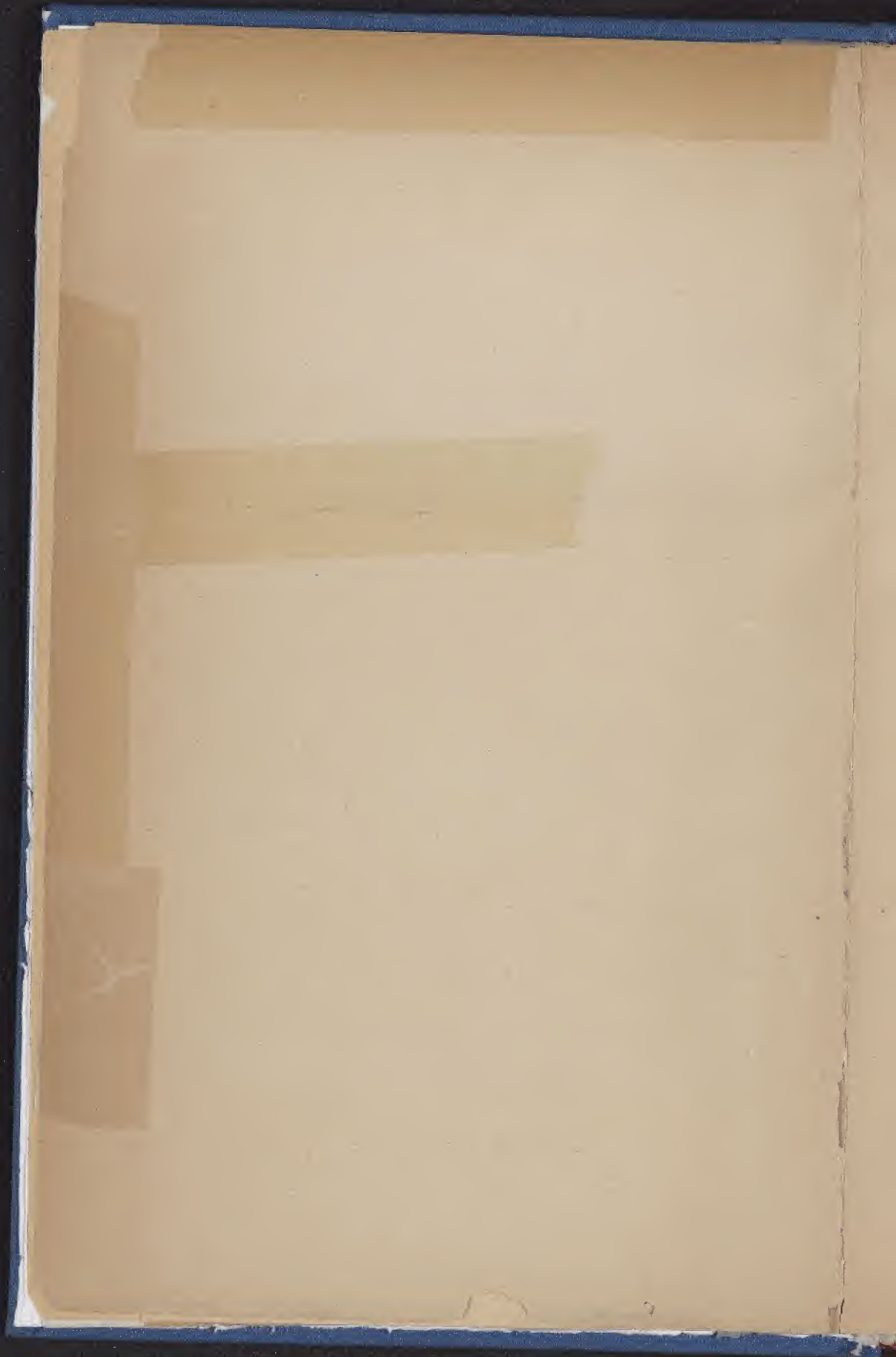
Veduta di Genova nel 1597 — Quadro ad olio di Cristoforo Grassi, copia ordinata dai Padri del Comune, di un' antica pittura del 1410

FRANCESCO PODESTÀ

IL PORTO DI GENOVA

DALLE ORIGINI FINO ALLA CADUTA
DELLA REPUBBLICA GENOVESE (1797)

AUSPICE IL CONSORZIO
AUTONOMO DEL PORTO

E. SPIOTTI - EDITORE
GENOVA 1913

SOTTOSCRITTORI

S. A. R. il DUCA di GENOVA	Copie 2
Consorzio Autonomo del Porto di Genova	» 50
Municipio di Albenga	» 1
» Pegli	» 1
» Sampierdarena	» 1
» San Remo	» 1
» Santa Margherita Ligure.	» 1
» Savona	» 1
» Sestri Ponente	» 1
» Voltri	» 1
Ministero della R. Marina - Roma	» 10
» **dei Lavori Pubblici** - Roma	» 1
» **di Agricoltura, Industria e Commercio** - Roma	» 3
Archivio di Stato - Genova	» 1
Biblioteca comunale - Spezia	» 1
» **militare** - Genova	» 1
» **popolare G. Mazzini** - Genova	» 1
Camera di Commercio di Genova	» 10
» » Cagliari.	» 1
» » Napoli	» 1
» » Torino	» 1
» » Venezia	» 1

Scuola superiore di Commercio - Genova . . . . Copie 1
Istituto tecnico e nautico - Genova . . . . » 1
Ufficio idrografico della R. Marina - Genova . . . . » 1
R. Liceo Andrea Doria - Genova . . . . » 1
Registro nazionale italiano - Genova . . . . » 1
R. Yacht Club Italiano - Genova . . . . » 1
Società di letture e conversazioni scientifiche - Genova . . . . . » 1
Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato - Genova . . . » 2
Officine di costruzione d'artiglieria - Genova . . . . » 1
Società anonima di navigazione Alta Italia - Genova . . . . . » 1
Signor **Ronco** Comm. **Nino** - Genova . . . . » 10
» **Romairone** Comm. **Natale** - Genova . . . . » 6
» **Sciolla** Avv. **Odone** - Genova . . . . » 6
» **Ciurlo** Ing. **Marcello** - Genova . . . . » 1
» **Inglese** Ing. **Ignazio** - Genova . . . . » 3
» **Orrego Luco Alberto**, Consolato del Chilì - Genova . . . . » 1
» **Deslex G. A.** - Genova . . . . » 1
» **Profumo Edoardo** - Genova . . . . » 1
» **Olivari** Cav. **Aristide** - Genova . . . . » 1
» **Briganti Cesare** - Genova . . . . » 1
» **Astengo** Avv. **Carlo** - Genova . . . . » 1
» **Bo** Cav. Uff. **G. B.** - Sestri Levante . . . . » 1
» **Giavotto** Com. **M.** (Ufficio idrografico R. Marina) - Genova . . » 1
» **Costa Giuseppe** - Genova . . . . » 1
» **Cassini Giuseppe** - Genova . . . . » 1
» **Bignone** Prof. **Edoardo** - Cogoleto . . . . » 1
» **Sauli** March. **Onofrio** - Genova . . . . » 1
» **Canepa Umberto** - Genova . . . . » 2
» **Marengo** Avv. **Emilio** - Genova . . . . » 1
» **Bologna** Ing. **Edoardo** - Genova . . . . » 1
» **Rolla** Avv. **Eugenio** - Genova . . . . » 1
» **Loescher Ermanno & C.** (Librai) - Roma. . . . . . . » 1
» **Sanguineti Stefano** - Genova . . . . » 1

Signor **Boccardo G. M.** - Genova . . . . Copie 1
» **Aprosio F.** - Genova. . . . . » 1
» **Dellepiane M.** - Genova . . . . » 1
» **Reif Roberto** - Genova . . . . » 1
» **Parodi M.** - Genova . . . . » 1
» **Villa Argeo** - Genova . . . . » 1
» **Bianchini** Rag. **Paolo** - Genova. . . . . » 1
» **Tixi** Ing. **Antonio** - Genova . . . . » 1
» **Scerno Fausto** - Genova . . . . » 1
» **Imperiale di S. Angelo** March. **Cesare** - Genova . . . . » 1
» **D' Andrade Alfredo** - Genova . . . . » 1
» **Vignolo Carlo** - Genova . . . . » 1
» **Moro C. A.** - Genova . . . . » 1
» **Davidson G.** - Genova . . . . » 1
» **Pozzo** Avv. **Matteo** - Genova . . . . » 1
» **Negrotto Cambiaso** March. **P. F.** - Genova . . . . . . » 1
» **Brkits Stefano** (Console di Serbia) - Genova . . . . . » 1
» **Berlingieri** Cav. **Stefano** - Genova . . . . » 1
» **Boscassi** Cav. **Angelo** - Genova. . . . . » 1
» **Gavotti** Avv. **Gustavo** - Genova. . . . . » 1
» **Profumo Tito** - Genova . . . . » 1
» **Gnecco Mino** - Genova . . . . » 1
» **Ciurlo Enrico** - Genova . . . . » 1
» **Piaggio** Comm. **Erasmo,** Senatore del Regno - Genova . . . » 1
» **Rosasco A. T.** - Genova . . . . » 1
» **Winzler Franz** - Genova . . . . » 2
» **Draghi A.** (Libraio) - Padova . . . . » 1
» **Garzoglio Emanuele** - Genova . . . . » 1
» **Alberti** Sac. **Francesco** - Genova . . . . » 1
» **Donaver** Prof. **Federico** - Genova . . . . » 1
» **Ongania F.** (Libraio) - Venezia . . . . » 1
» **Casaretto P. F.** - Genova . . . . » 1
» **Lamba - Doria** March. Avv. **M.** - Genova . . . . . . » 1

Signor **Salvadori** Ing. **Riccardo** - Genova . . . . Copie 1
» **Dellepiane Leo** - Genova . . . . » 1
» **Massuccone** Avv. **F. G.** - Genova . . . . » 1
» **Gaggini** Cav. **G.** - Genova . . . . » 1
» **Giudice Tito** - Genova . . . . » 1
» **Kuntze A.** - Genova . . . . » 1
» **D'Albertis** Cap. **E. A.** - Genova . . . . » 1
» **Bocca fratelli** (Librai) - Torino . . . . » 2
» **Bocca fratelli** (Librai) - Roma . . . . » 4
» **Roncallo Attilio** (Libraio) - Sampierdarena . . . . . . » 2
» **Botto Gio. Batta** - Genova. . . . . » 1
» **Sporri E.** (Libraio) - Pisa . . . . » 1
» **Celle** Ing. **Giuseppe** - Genova . . . . » 1
» **Molinari A. Francesco** - Genova . . . . » 1
» **Beuf** (Libraio) - Genova . . . . » 2
» **Castruccio Clotilde** - Genova . . . . » 1
» **Bensa Felice** - Genova . . . . » 1
» **Pertusio** Avv. **Alberto** - Genova . . . . » 1
» **Camperi** Prof. **Pietro**, Collegio Emiliani - Nervi . . . . . » 1

Lo scritto postumo di Francesco Podestà non necessita, credo, di alcuna presentazione ai lettori. Amici e conoscenti dell'Autore si interessarono vivamente negli ultimi anni di sua vita, alla composizione di quest'opera sul « Porto di Genova », condotta con infaticabile tenacia fra difficoltà di ogni genere che ne ostacolavano il compimento. E purtroppo il vecchio scrittore, come amaramente presentiva, morì senza il conforto di vedere appagato il voto costante dei suoi ultimi giorni, senza nemmeno, forse, una speranza che, lui scomparso, il suo miglior libro sarebbe noto al pubblico.

Oggi, dopo quasi un anno, per l'opera coraggiosa dell'Editore Spiotti, auspice il Consorzio Autonomo del Porto, si presentano ai Genovesi quelle pagine che tanta fatica e tanto studio costarono a chi le scrisse. E il destino ha pure voluto che a me, compagno di studi e amico di Francesco Podestà, toccasse l'incarico di curare l'edizione, rivedendo il testo e fornendolo di una illustrazione documentaria, completa per quanto era possibile.

L'Autore lasciò il testo originale intieramente compiuto e corredato di note: esso vede qui la luce nella sua integrità di sostanza e di forma; questo teniamo a dichiarare,

l' Editore ed io, per quanto riguarda l'impegno morale contratto coi sottoscrittori dell' opera. Nel manoscritto del Podestà erano pure uniti varî accenni al materiale illustrativo, il quale doveva comprendere un certo numero di disegni, riprodotti da documenti d' Archivio, e connessi a diverse parti della trattazione.

Senonchè questi disegni, pel loro numero limitato e per l' indole speciale, non potevano certamente bastare da soli all' illustrazione completa del libro, e, d'altronde, il Podestà aveva in animo di ricorrere ampiamente al Museo Civico di Storia e d'Arte ricavando da quadri, stampe e cimelî, altre figure che ponessero sotto gli occhi dei lettori gli aspetti generali e particolari della Città e del Porto, nei secoli scorsi, specialmente insistendo su certi punti controversi, o altri, dei quali sopravanza a stento la memoria, e non bene definita.

Poichè in un libro di rievocazione storica, quale è il « Porto di Genova » l'immagine ha, come ben si comprende, un' importanza assoluta.

In pratica, però, le difficoltà sorgevano continuamente, dovute al dubbio dalla scelta, per la maggiore o minore attendibilità dei documenti grafici, o per la loro cattiva conservazione.

Tale lavoro di ricerca, di discussione e di scelta, fu l' ultima cura che il Podestà, già rotto dal male, assiduamente prodigò alla sua opera prediletta e rivedo ancora, con viva commozione, la figura serena dell' Autore — vera figura di gentiluomo — nel suo studio all' Ufficio d' Arte di *Palazzo Bianco*, mentre costantemente mi intratteneva di questo soggetto, onde io venni a conoscere lo studio sul « Porto di Genova », nel suo intimo organamento, attraverso le varie fasi che percorse, nella mente dello scrittore, prima di acquistare la sua forma definitiva.

L' opera mia, accettato l' incarico dallo Spiotti, si rivolse dunque a rifondere e creare tutta l' illustrazione del « Porto » sulle traccie lasciate per iscritto o a voce dal Podestà.

Del criterio che seguii nella scelta delle figure, della loro provenienza e importanza dal punto di vista archeologico, e di altre questioni relative, renderò ragione ai lettori, a parte, in Appendice. Spero tuttavia essere riuscito nell' intento di presentare una serie di documenti, per la massima parte originali, omogenei e intimamenti connessi al contenuto del testo.

Ho creduto pure conveniente, d'accordo con l' Editore, aggiungere un mio studio sulle *Navi antiche;* in esso mi sono semplicemente limitato a presentare i diversi tipi principali di navi i cui nomi ricorrono spesso nei documenti che riguardano le cose del Porto. Ne ho dato una serie di figure, tratte dalle fonti più accreditate, commentandole con brevi cenni di spiegazioni: si tratta di un tentativo di volgarizzazione delle nozioni d' Archeologia navale, materia che dovrebbe interessare i discendenti di un popolo di marinai, qual' è il nostro.

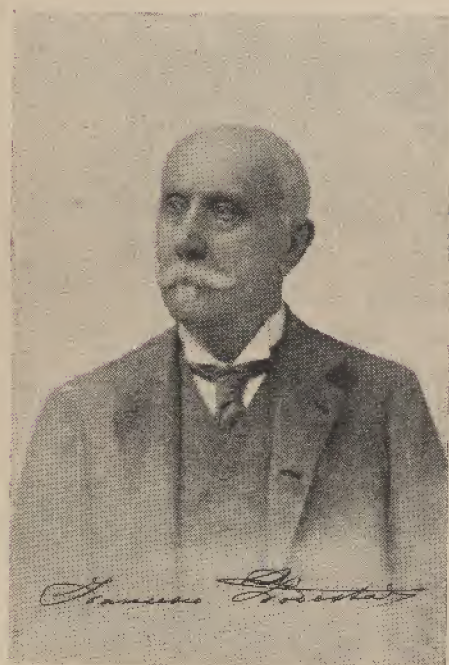
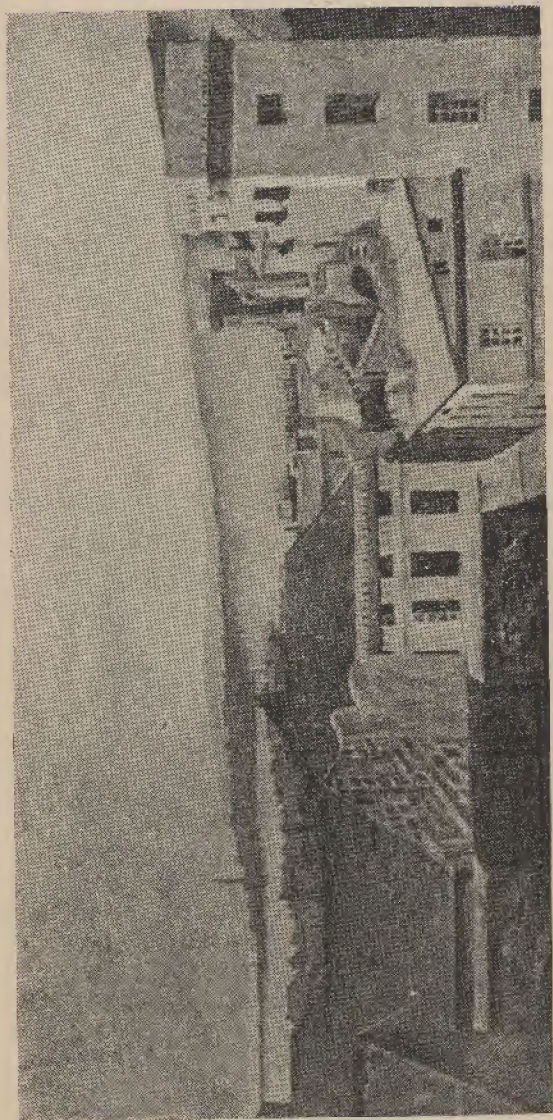
Le ricche collezioni del Museo Civico, quadri e stampe, e quelle della Biblioteca dell' Ufficio d' Arte hanno fornito quasi esclusivamente tutto il materiale illustrativo, messo a mia disposizione dalla cortesia dell' Assessore alle Belle Arti Prof. Vitali; e mi hanno validamente aiutato il Cav. Boscassi e Orlando Grosso nel corso delle ricerche lunghe e, spesso, ingrate. Per la parte delle Navi, l' amico Prof. Campora e il Prof. Chiozza, della Scuola Navale, hanno veramente diritto alla mia gratitudine. A tutti, vadano i ringraziamenti cordiali miei e dell' Editore.

La « Storia del Porto di Genova » farà, io non dubito, molta luce su di una regione ancora inesplorata del campo archeologico, della quale solo pochi e incerti elementi erano

in dominio del pubblico. E il merito dell'Autore sta nell'aver raccolto pel primo un numero considerevole di notizie originali, con incredibile pazienza, non solo, ma sopratutto nell'averle coordinate con critica sicura e insuperabile conoscenza dell'argomento.

Se, adunque, l'erudizione sulle antiche e tanto interessanti vicende del nostro Porto diverrà insolitamente facile e piana, gli studiosi e dilettanti delle cose nostre passate diano a Francesco Podestà l'attestazione di tutto il merito che gli spetta. È stata questa l'ultima e, forse, l'unica sua ambizione.

Genova, Dicembre 1912.

G. Pessagno.

VEDUTA DEL PORTO, DAI PRESSI DI S. GIORGIO

Quadro ad olio di F. Podestà, conservato all' Ufficio d'Arte a Palazzo Bianco

Veduta di Genova alla fine del secolo XVI

CAPITOLO I

Il Porto primitivo.

Majorum gloria posteris quasi lumen est.

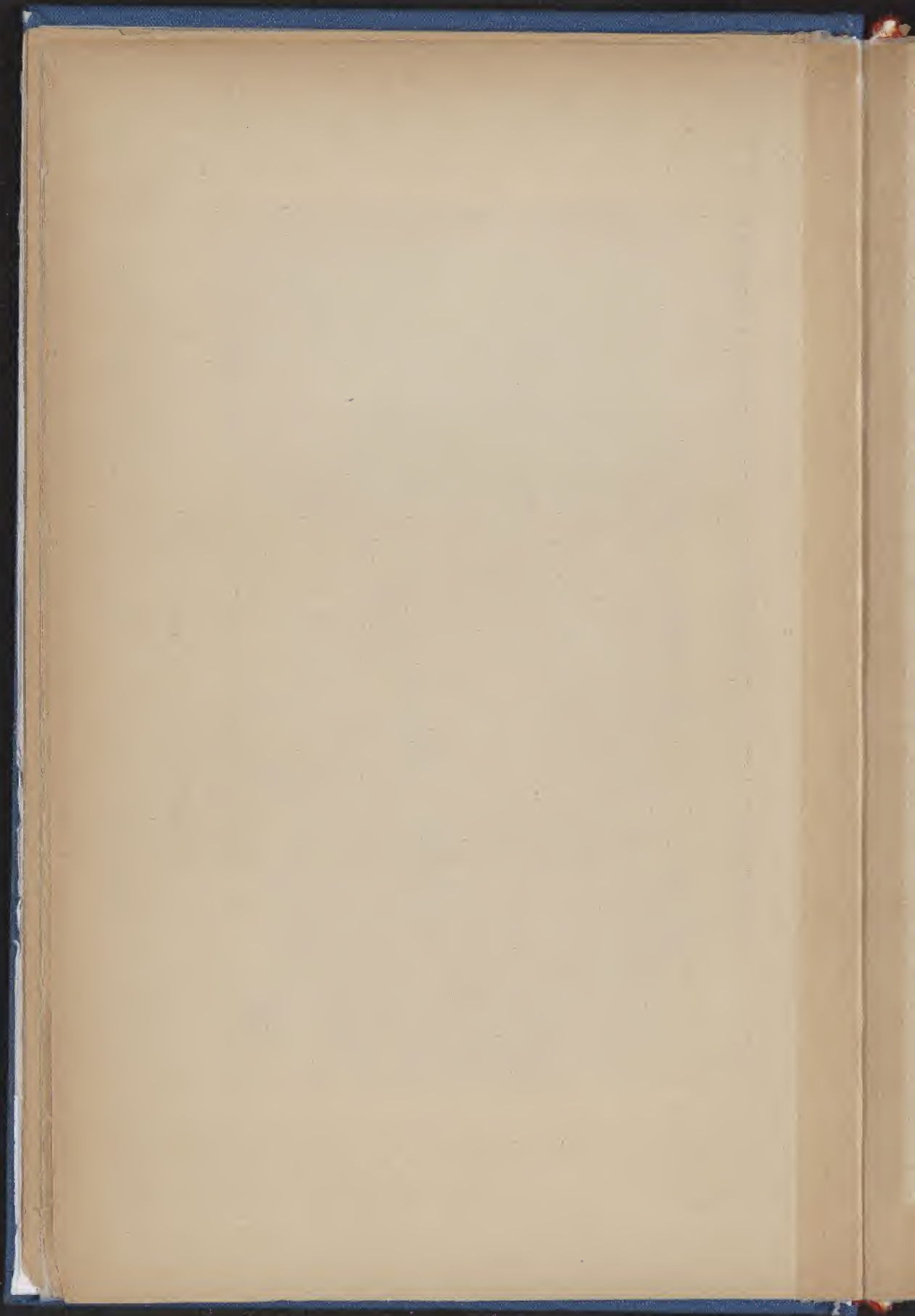
SALLUSTIO.

Un largo seno di mare aperto a meriggio e circoscritto ad ambo i lati da un promontorio roccioso; poggi aprici ed estesi che, spiccandosi da un alto monte a settentrione, digradano in forma d'anfiteatro; rivi e ruscelletti che scorrono lieti di perenni acque sorgive; qua e là ripe e burroni petrigni che si alternano a prati verdeggianti ed a folte boscaglie; spiaggia ove dolce e di molli arene, ove ripida ed irta di scogli; tal era in origine l'incantevole regione ove ora siede Genova la Superba.

Quanto è del seno marino nelle cui terse onde tutta rispecchiavasi l'anzidescritta regione che lo chiudeva in grembo, esso doveva poi addivenire il Porto naturale dell'antica *Genua;* ed a stazione di navi servì dapprima, siccome è a credere, quella parte più recondita del seno stesso che in età più recente ebbe nome di « Mandraccio ».

Non sembra infatti accettabile l'opinione di coloro che vollero additare il Porto primitivo di Genova in quella breve insenatura che si addentrava tra i colli di Sarzano e di Carignano, colmata più lustri or sono, 1877, per la formazione della via di circonvallazione a mare. Imperocchè ivi non era spazio sufficiente a ricettare un certo numero di navi, nè l'onda marina s'inoltrava, come altri affermò, lungo l'alveo del Rivotorbido, mentre a poco tratto dalla foce di questo, le falde dei due colli si combaciavano ad un livello superiore a quello del mare. Che anzi già da tempi remotissimi le alluvioni del detto rivo avevano formata nel seno stesso una spiaggia estesa così da poter servire a scalo di costruzioni navali [1].

Ivi infatti e prima che la cinta murale civica, eretta nel secolo XVI, ne occupasse parte dello spazio, si fabbricavano non soltanto navi, ma eziandio triremi. Ne son prova un atto dell'8 febbraio 1278 rogato in Sarzano *in navi Iacobini de Valle;* altro atto del 7 gennaio 1337 che accenna ad una nave costruitavi poco prima da Francesco Ottone ed altro atto ancora del 31 gennaiò 1399 che parla di due galere che vi stava costruendo Paolo Sauli, maestro d'ascia. Nel 1485 vi si costruiva un pontone ad uso dei Salvatori del Porto e Molo [2]. Miglior prova ancora ne reca un decreto di Rodolfo di Lannoy, del 26 maggio 1507, con che quel Luogotenente del re Luigi XII di Francia, sotto la cui signoria era allora Genova, ordinava che fossero quanto prima allestite cinque triremi che appunto di quel tempo stavano impostate su quel lido. Cinque triremi vi erano pure in costruzione nel 1513, più altre due, l'una

Veduta di Genova del secolo XVI esistente nel Castello di Silvano d'Orba

dopo l'altra, verso la strada del Rivotorbido. Da ciò, e giustamente, il nome di «Scalo di Sarzano» attribuito a questa spiaggia.

La costruzione di pontoni e di galere su questa spiaggia ed il conseguente lor varo e transito per detto seno non è

La Marina di Sarzano

punto indizio di grande profondità di acque, giacchè le galere vi si varavano non ancora compiute. Ad ogni modo anche se allestite, la loro pescagione raggiungeva poco più di un mezzo metro. Un atto del 29 aprile 1264, relativo alla costruzione di tre galere per il re di Castiglia, la lunghezza delle quali era di 53 cubiti (metri 42) reca che in altezza dovevano misurare soli palmi 7 e mezzo (metri 1,68).

Numerosi poi sono i proclami che vietavano di cavare ed asportare sabbia da questo lido affinchè non venisse a mancare lo spazio necessario a siffatto uso. Possiamo pertanto dedurne che ivi non era un seno di mare vasto così da poter servire di stazione navale.

Quanto poi alla denominazione di « Seno di Giano » attribuita allo stesso, quasi a dirlo il Porto dell' antichissima Genova, noi la respingeremo, comecchè posta fuori dopo il secolo XVII e da scrittori fantasiosi.

L' epigrafe dettata e fatta scolpire in Duomo l'anno 1312, nella quale si accenna ad un Giano, principe, che profugo da Troia naviga in cerca di luogo salubre ed opportuno a porvi sicura sede, e qui trova una *Janua* già fondata da altro Giano, re d' Italia e pronipote di Noè; la leggenda del salto ch' egli avrebbe fatto per discendere a terra in questo seno: *Hic qui troianus saltavit de rate Janus*: salto dal quale si volle derivato il nome di Sarzano, sono cose che si rivelano troppo favolose per trarne argomento che qui fosse il Porto primitivo della Genova nostra (3).

Meglio assai che dal salto spiccato da Giano ed anche dall' *Arx Jani* od Arce di Giano, come alcuni opinarono, potremmo derivare l' etimologia di Sarzano dall' essere forse stata questa regione un possesso della famiglia Sergia, ossia un *fundus sergianus*. Dell' esistenza in Genova della famiglia Sergia, ancora ai tempi di Costantino, parla una lapide che tolta dai sotterranei di un edificio in Canneto, venne circa la metà del secolo scorso trasferita nella Villa Serra a Cornigliano. In essa infatti si legge: *A. Sergius Sergianus*.

Comunque, tornando a Giano, è a tutti noto che i popoli più antichi per nobilitare la propria patria ne attribuivano le origini ad una divinità; onde Tito Livio nella prefazione alle sue *Historiae* scriveva: *Detur haec venia antiquitati, ut miscendo humana divinis, primordia urbium augustiora fiant.*

Ripigliando ora a parlare del seno anzidetto, dirò come e soltanto in tempi di calma del mare, qualche piccolo legno vi si ormeggiasse per far carico o scarico di materiali da costruzione e di altre cose. Ed anzi, perfezionata che fu nel 1327 la cinta parziale civica, eretta nel 1320, la quale correndo dal Capo di Carignano alla Torre di Luculi, or Villetta di Negro, racchiudeva ed aggregava alla città già murata, la villa di Carignano ed i popolosi borghi di Santo Stefano e di San Germano, vi approdavano sovente i padroni delle barche cariche di vino; e scopo precipuo del loro approdo era quello di defraudare la gabella imposta su di un tale prodotto [4].

Fu in seguito a ciò che i collettori di essa, circa la metà del secolo XV, costruivano presso alla spiaggia anzidetta una torre che più documenti di quel secolo e del successivo ci additano qual sede dei citati collettori per l'esazione di quel diritto, e dove in tempi di fazioni civili o di guerre o per timore di invasioni nemiche il Comune soleva inviare buon nerbo di guardie a custodia di quel passo [5].

La spiaggia di Sarzano servì pure a luogo di demolizione delle vecchie navi. Ne fa fede il capitolo quinto dello Statuto dei Padri del Comune, che vietando un tal lavoro entro del Porto, per le navi di due coperte e dalla coperta in basso, assegnava a quest' effetto la detta spiaggia e quella della Fontanella al Molo. Un altro capitolo dello Statuto stesso, assegnava pure questo lido di Sarzano e quello di S. Leonardo presso S. Giovanni di Pre, per soli luoghi di scarico delle mole da macina. Capitoli, approvati entrambi complessivamente a molti altri il 9 novembre 1459, ma la cui emanazione risale a tempi anteriori ed a noi ignoti [6].

Quando inoltre si scavava la grande cisterna nella piazza di Sarzano, la calce necessaria a tal lavoro veniva sbarcata alla « Marina di Sarzano » chè così dicevasi e chiamossi la detta spiaggia. Ed anzi quando due anni dopo si dovè rifare il

volto della menzionata cisterna, vi si formò un ponte provvisorio in legno per lo scarico dei materiali occorrenti.

Del resto i decreti consolari del 1134 e 1145, e quello del Capitano del Comune emanato il 20 gennaio 1258, con che,

Il Colle di Sarzano visto dal mare

inspirandosi ad antiche consuetudini, confermavano e statuivano qualmente: « tutto quanto lo spazio di Sarzano a partire dalla porta del Castello insino al Rivotorbido ed al lido del mare dovesse restar libero ed a vantaggio e diporto del

popolo »; l'esistenza già da tempi remotissimi di un cimitero prossimo a questo lido, e dove dopo la sanguinosa battaglia della Meloria, 6 agosto 1284, ebbe stanza e sepoltura gran parte dei novemila e più prigionieri pisani, onde il nome di « Campopisano » rimasto al detto spazio, che l'annalista Giustiniani in sua giovinezza, e cioè sul cadere del secolo decimoquinto, aveva visto ancora *campo patente*, ossia senza

Sarzano e Carignano

edificio alcuno; il cavar pietre che vi si fa nel 1584 per l'ampliamento della chiesa del Santo Salvatore, e dieci anni dopo per la costruzione dell'Oratorio di Santa Croce; il nessun vestigio infine o ricordo di uno sbarcatoio ad uso delle navi, o di un molo, o di una *pila saxea*, uso romano, che riparasse questa piccola insenatura dalle furie del mare, tutto ciò sconfessa in modo evidente che qui fosse il Porto principale o primitivo dell'antica Genova (7).

Nei secoli andati, le navi in arrivo, anzichè nella insenatura predetta, gettavano l'àncora lungo e di contro al roccioso

colle di Sarzano e fin di faccia ed oltre della vetusta chiesuola dei SS. Nazzaro e Celso, or S. Maria delle Grazie. Il che avveniva però durante la piena calma di mare e specialmente nella stagione invernale, allorquando per l'impetuoso soffiare d'aquilone era difficile alle navi il girare la punta del Molo, cominciata che venne la costruzione di questo. E fu qui appunto lungo e di fronte al citato colle, che nella notte del 12 settembre 1528 diede l'àncora Andrea D'Oria con le sue tredici galere, sbarcandone poi la gente mercè gli schifi alla spiaggia di Sarzano ed alla « giareta » del Molo.

Di somiglianti ancoraggi vedemmo effettuarvi pur noi le mille volte primachè si addivenisse alla costruzione della via di circonvallazione a mare e del breve Molo, cui dalla ricordata leggenda si volle dar nome di « Molo Giano ». Laonde se consideriamo che i romani dicevano « Porto » anche una semplice rada, quale appunto era questa di cui ragioniamo, non è a meravigliare se alcuni scrissero: esser Genova munita di due Porti.

All' opposta falda del citato colle di Sarzano, laddove essa si protende in direzione di occidente, a guisa di penisola, ed al lido interiore di questa, spaziava in origine un tranquillo specchio di acque marine. Posto al riparo dei mareggi mossi dai venti di scirocco, mezzodì e libeccio, fu desso il Porto naturale dell' antica Genova che si andava formando attorno al colle menzionato, sulla cui vetta, in tempi a noi sconosciuti si erigeva un castello a difesa della nascente città.

Quivi la falda del colle scendendo con dolce declivio alla regione detta di Piazzalunga ed a quella del Molo, porgeva spazio opportuno allo accrescersi delle abitazioni. In quest' ultima regione sorsero i primi scali, ed il vicino e placido specchio acqueo, al cui orlo nel 1173 veniva eretta la chiesuola

sacra a S. Marco, servì di Porto o Stazione Navale della Genova antica. Qui riparavano le barche degli antichi genoati. Qui diede fondo la feroce armata di Magone, allorchè questi venne a disertare l' *Oppidum Genuae*, ricostruito poi due anni dopo dalle amiche legioni romane espressamente condotte da Spurio Lucrezio. Qui era il Porto della cui custodia

Il « Mandraccio » nel secolo XIX

Gneo Pompeo durante la guerra piratica aveva affidato l' incarico a Marco Pomponio. Fu questo il nido da ove spiccarono il volo quelle ardite aquile dai fianchi di legno, dal rostro di bronzo e dalle ali di vela, che castigarono le prepotenze dei saraceni; che nelle deplorevoli guerre fraterne rintuzzarono il valore dei veneziani e fiaccarono l' audacia dei pisani; e che nel mare di Ponza umiliarono l' orgoglio d' Aragona e di Navarra. Di qui sferrarono quei valenti marinai che conqui-

stavano alla patria numerose colonie; che ottenevano terre e privilegi in Oriente, in Egitto e lungo la costiera dell'Africa settentrionale e della Spagna. Di qui nel 1291 ponevano alla vela quei due fratelli Ugolino e Guido Vivaldi che avevano per mèta del loro viaggio il raggiungere le Indie circumnavigando l'Africa. Di qui, pur sul cadere del secolo XIII, partiva quel Lanzarotto Malocello che rinveniva e dava il nome ad una delle isole Canarie, la Lanzarotta, e ad un vicino scoglio, notato sulle carte geografiche col nome appunto di «Malocello». Di qui salpò eziandio quell'Antonio da Noli che nel 1460, solcando il mare dell'Africa occidentale, scopriva le isole del Capoverde. Fu forse qui, infine, che Cristoforo Colombo, giovine ancora, ebbe il primo pensiero di navigare alle Indie veleggiando per inesplorate plaghe dall'Atlantico, o come egli diceva: *buscar al levante por el poniente*; la grande idea che doveva condurlo alla fortunata scoperta di un Nuovo Mondo.

Genova alla fine del secolo XV

NOTE.

Il Lettore troverà forse soverchio il numero dei documenti che in alcuni punti cito a conferma di quanto scrivo. Ciò feci però soltanto laddove parlando di cose da altri narrate diversamente, occorreva comprovare in modo assoluto l'esattezza delle mie affermazioni.

(1) A metri 15,50 sul livello del mare è il suolo stradale di contro alla chiesa dei Padri Serviti. Per ammettere quindi che il mare s'inoltrasse per la valle del Rivotorbido, bisognerebbe che avessero avuto luogo effetti di bradisismo tali da innalzare i due colli di una ventina di metri almeno sul livello del mare; ciò che i geologi negano in modo assoluto.

(2) *Pontone* grossa e solidissima barca, a fondo piatto, senz'alberi e senza opera morta, sulla cui tolda si trasportano massi e grandi pesi, o si installano strumenti e macchine per l'espurgazione dei porti e per lavori marittimi. L'Annalista Marchisio Scriba, all'anno 1221, nota che i Pontoni del Comune lavorarono molti giorni alla spiaggia di Ventimiglia *ad faciendam sepem lapideam* e cioè una scogliera.

(3) L'iscrizione che si legge nel Duomo vi fu fatta scolpire da Philippus de Nigro e da Nicolò di Guano, deputati alla ricostruzione del colonnato inferiore. Essa dice: *MCCCXII Janus princeps trojanus astrologia peritus navigando ad habitandum locum querens sanum dominabilem et securum, Januam jam fundatam a Jano rege Ytaliae pronepote Noe venit et eam cernens mare et montibus tutissimam ampliavit nomine et posse.*

(4) Borgo di S. Germano dicevasi l'abitato che partendo dalla omonima chiesa, già presso l'esistente di S. Marta, s'estendeva fino all'altra di S. Stefano, e Borgo di S. Stefano chiamavasi l'abitato che da quest'ultima stendevasi insino alla Marina di Sarzano.

(5) Nessuna cinta chiudeva allora il transito in questo punto.

([6]) Con decreto del 2 agosto 1459 il governo commetteva ad Emmanuele Salvago, Galeotto Grimaldi, Emmanuele Rapallo ed Agostino Torriglia, Padri del Comune, di esaminare le Regole di detto Ufficio e proporre le riforme necessarie; le quali, modificate ed accresciute, venivano approvate nello anzidetto giorno del novembre stesso anno. Trascriveva le medesime Bartolomeo Canessa, ricevendone in mercede lire due e mezza.

Nel Cartulario dei Padri del Comune per l'anno stesso e sotto la data del 14 dicembre è notato il pagamento di lire 4, 17 e 6 fatto a Stefano di Pontecorone, cartaio, per importo del libro in cui furono trascritte.

([7]) In atto 8 febbraio 1276 è detto *Campus Sarzanni.*

Intorno al Campo ed alla spiaggia di Sarzano vedi F. Podestà: *Il Colle di S. Andrea e le regioni circostanti* a pag. 272 e seg.

Genova nel secolo XVI

CAPITOLO II

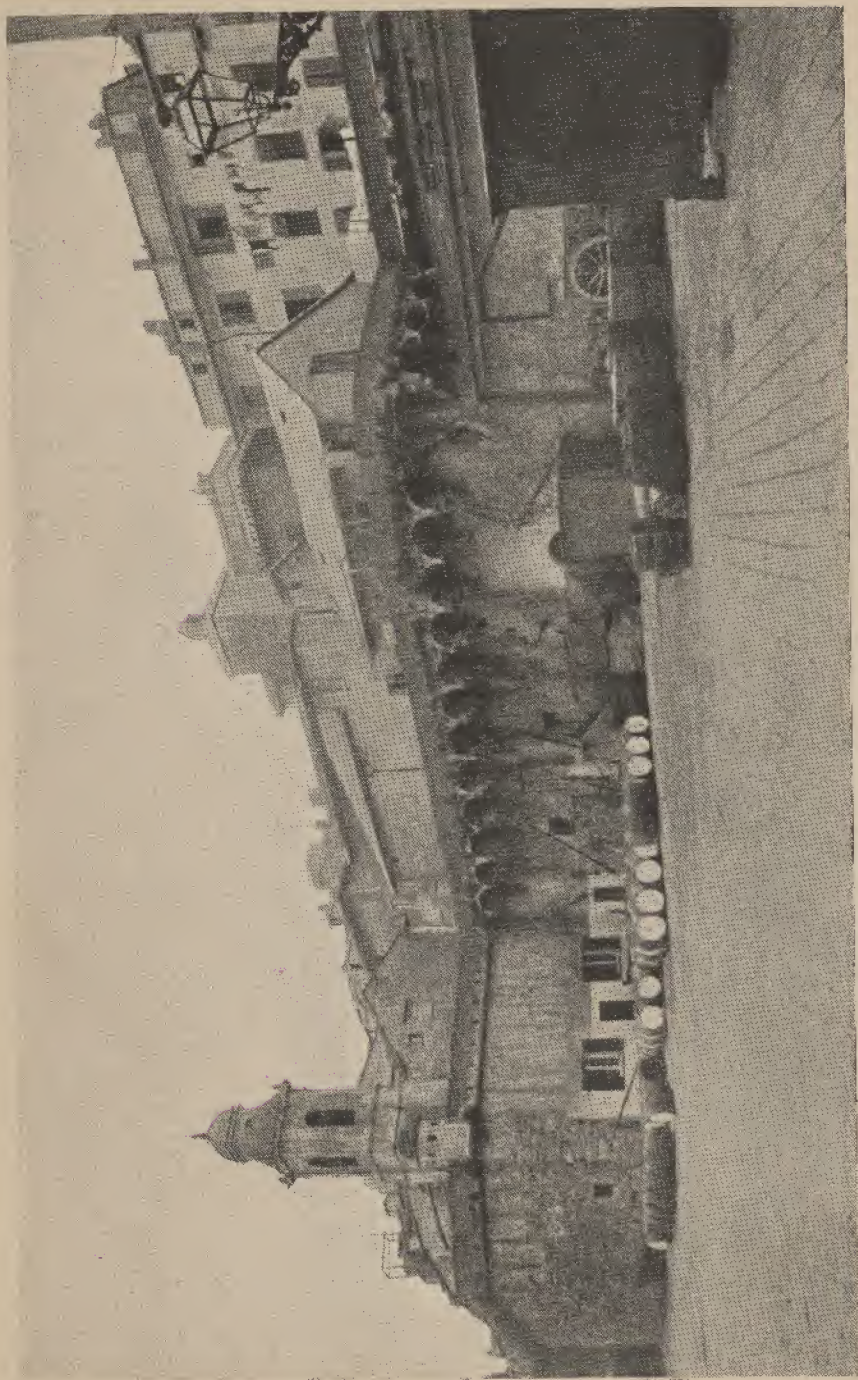
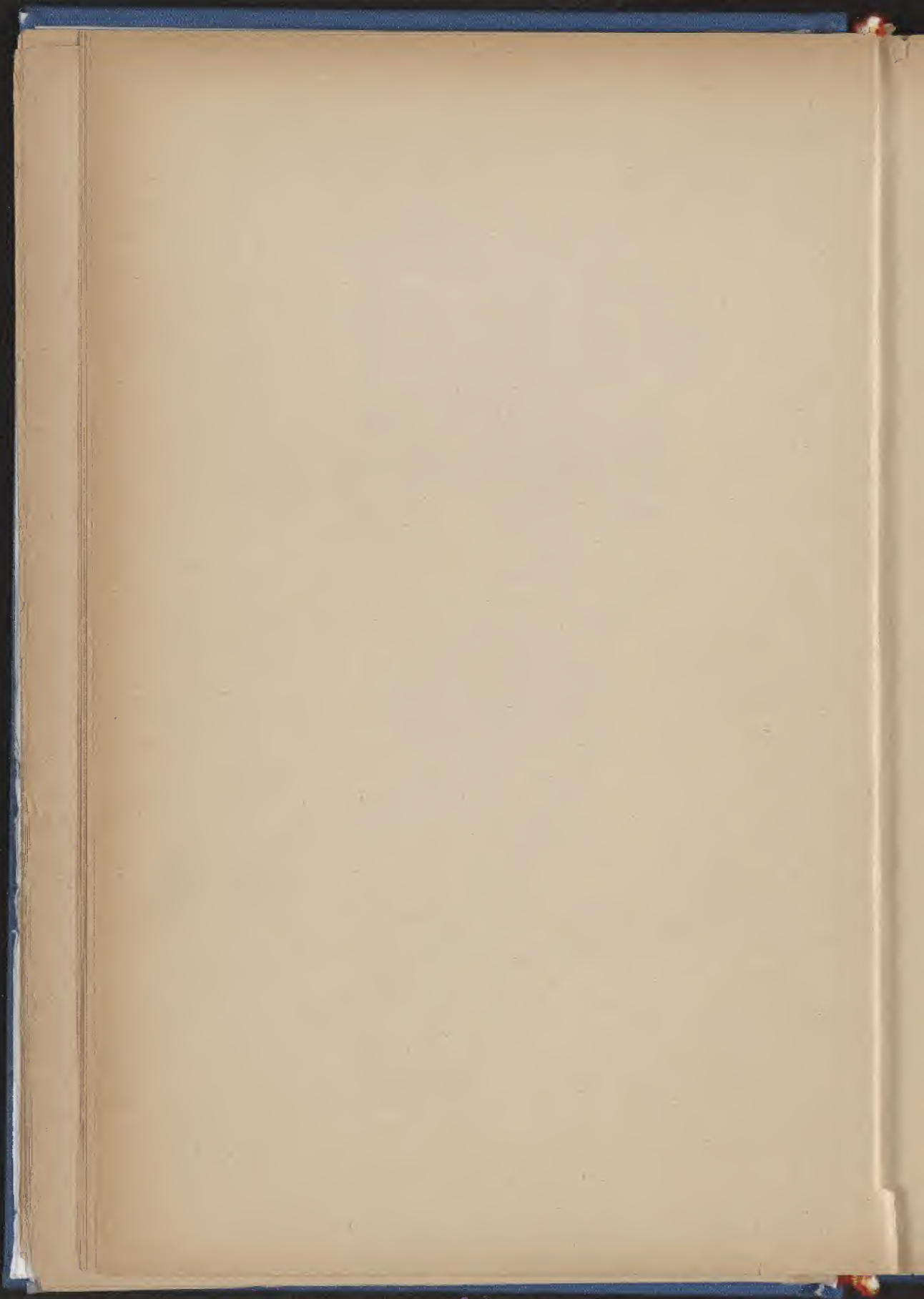
In proda al Porto nei secoli andati.

Arduo compito assumerebbe colui che togliesse a descrivere le vie, gli edifici e quanto sorgeva attorno al Porto durante i secoli anteriori al XII, rade essendo le scritture che parlano di ciò. Laonde se escludiamo le notizie intorno a pochi edifici o chiesuole eretti in vicinanza della Ripa, ed a qualche vicolo o *carrubeo*, bisognerebbe ricorrere alla pura fantasia e immaginare le abitazioni costruite, una parte ancora in legno, a stanza specialmente degli artigiani e dei marinai; altre al contrario in muratura per i cittadini agiati, e alcune di esse attorniate da contiguo verziere.

Svolgendo invece le carte dei secoli XII e XIII, possiamo farci un discreto concetto della Genova di allora e dei suoi borghi e specialmente di quanto esisteva in proda al suo Porto naturale. Sono esse infatti che ci dànno notizia sicura delle vie, delle chiaviche, dei rivi, delle fontane, dei mercati, delle torri e degli edificì sacri e civili già innalzati in cerchio ad esso, od erettivi nel decorso di quei due secoli. Esse ci parlano pure della Ripa e degli Scali o Cantieri esistenti lungh' essa; dei ponti d' approdo o sbarcatoi, e ci additano i luoghi o spazi ove si accatastavano i legnami per la costruzione delle navi. Più copiose e più chiare notizie infine intorno allo accrescersi ed ampliarsi della città in riva al mare ci offrono le carte dei secoli successivi.

* * *

Or tornando alla penisola anzicitata dirò come in tempi a noi sconosciuti si ponesse mano alla costruzione di un Molo all' estremo capo della stessa, la quale toglie perciò nome di contrada, ossia regione, del Molo: *contrata moduli.*

Quindi al lido interiore di essa sorgono scali per la costruzione e il racconcio delle navi; uno dei quali presso la leggendaria Fontanella che nell' anno 935 versando acqua color di sangue per un giorno intero, volle il popolo che ciò fosse stato presagio della cruenta incursione dei saraceni avvenuta indi a poco. Nel mentre stesso attorno agli scali s' accrescono le abitazioni, ed a proteggere gli uni e le altre dai flutti del mare tempestoso, nel 1276 vi si erige al lato esterno una valida muraglia. Ivi e al coperto di questa hanno stanza in apposito edificio, distinto già col nome di Palazzolo o Palazzetto, i Salvatori del Porto e del Molo, *salvatores portus et moduli,* dei quali è prima notizia in un Michele Cabella che nel 1281 va rivestito di questa dignità, ed in Nicolò Dordona

Chiesa di S. Marco al Molo Vecchio

che funge da scrivano dei medesimi. Magistrato, le cui attribuzioni, come indica il nome stesso, erano specialmente quelle di conservare il Porto ed il Molo.

Poi è un grande agglomerarvisi di gente dedita al mare, alle costruzioni navali od a ciò che necessita alla navigazione. Il perchè vi si stabilirono maestri d'ascia, velai, fabbri-ferrai, fonditori, bottai, fabbricanti d'àncore, di remi, di puleggie, e più altri, tra i quali i disegnatori di carte da navigare, *magistri fabricandi cartas pro navigando*. Arte questa che già sullo esordire del secolo XIV vediamo esercitata da prete Giovanni da Carignano, Rettore della chiesa di San Marco, ed in appresso da parecchi del casato dei da Noli; peculiarmente da un Agostino, che nel 1438 otteneva speciali favori dal Comune, e quindi anche dai Maggiolo. I quali ultimi vi ebbero stanza e propria casa per volgere di secoli, e ad uno di essi, a nome Vesconte, vissuto sul declinare del secolo XV ed esordire del XVI, il governo assegnava a tale effetto un premio annuo di cento lire.

Inoltre una parte della regione stessa è designata a sede dei marinai più esperti alla navigazione, *bene docti in arte maritima*, come si legge nelle richieste che Antonio da Moneglia e Antonio Arimonda sporgevano alla Signoria per essere « convenzionati » o meglio esenti dalle tasse comuni. E già un proclama del 16 aprile 1431 aveva invitato i marinai, *naute*, che si proponevano di abitare nella detta regione, a presentare i documenti loro rilasciati a siffatto scopo. Franchigie tutte le quali potevano venir tolte loro subito, ove, come era imposto dai Regolamenti sulle stesse, non fossero corsi prontamente, in caso di tempesta od altro, a prestar opera di soccorso alle navi pericolanti, sia che queste fossero per entrare in Porto, o già fossero ancorate nel medesimo.

Frattanto alla radice del Molo, *in capite moduli*, o come si legge in altre carte: *in summitate contrate molis, iuxta*

logietum grecorum, era stata eretta una Loggia che già nel 1356 serviva a segnalare l'arrivo delle galere, e che è ricordata sovente nelle vecchie carte e dagli Annalisti col nome di *Logia moduli grecorum*. Essa ebbe restauri nel 1391, dei nuovi nel 1502 e fu ricostruita nel 1535, giacchè minacciava rovina. Nè a caso veniva indicata col nome di *Logia moduli grecorum*, cioè Loggia dei Greci al Molo, poichè un'altra Loggia pubblica detta pure del Molo, e ad uso degli uomini di questa regione, era stata eretta aderente alla chiesa di San Marco fin dall'anno 1346, onde altresì il nome di *Logia sancti Marci* con che si trova indicata in certe carte. Della sua erezione porgeva memoria una lapide così dicente: MCCCXXXXVI *Officium protectorum comperarum Capituli Comunis Janue donavit perpetuo hominibus conestagie sancti Marci de Modulo istud terraticum liberum ab omni censu pro una logia fienda unde homines predicti suis proprijs expensis istam logiam perpetuam sibi communem fecerint formari et fieri ad honorem Dei et augumentum ipsorum populi felicitatem amen.* Ignoro il perchè e quando questa Loggia venne concessa in locazione ai Massari della chiesa di San Marco, i quali a loro volta, correndo il 1571, l'avevano subaffittata al Magistrato dell'Abbondanza che se ne valeva per riporvi il grano che acquistava annualmente, allorchè per capirlo tutto non erano sufficienti i proprî magazzini.

Da un'ingiunzione fatta il 17 settembre 1601 a certo capitano Giacomo Biasino, perchè consegnasse la lapide, quella anzicitata, « posta sopra la porta della Loggia pubblica sotto la sua casa presso Santo Marco » si riconosce ch'egli durante certi lavori di restauro a questa, aveva chiuso gli archi della Loggia per riunirla alla propria casa. Da ciò l'ordine spiccato dai Padri del Comune di rimettere il tutto nel pristino stato. Nel 1648 e per decreto del 20 aprile si concedeva al Rettore di San Marco la facoltà di chiudere siffatta Loggia che, come

dice il decreto stesso, era contigua e di fronte alla porta di detta Chiesa: *ante hostium et contiguam dicte ecclesie.*

Omettendo per brevità altre notizie su di questa Loggia, ricorderò nondimeno come nel 1438, minacciando essa rovina, Nicolò Fieschi e Gregorio Parodi, Salvatori del Porto e del Molo, ne ordinassero l'atterramento, provvedendo nel tempo medesimo alla costruzione di una nuova, nel punto istesso in cui sorgeva la demolienda. A tale effetto addì 12 maggio dell'anno anzicitato convenivano con Giovanni Pardo ed Alleolo Piuma, maestri di Antelamo, affidando loro entrambi i lavori e di spianamento e di ricostruzione (¹). Dovevano costoro erigere la nuova su di otto pilastri in mattoni, adorni di cornici, e su questi basare la volta in forma di stella e collegarla con catene in ferro. Al centro della volta dovevano porre una chiave in pietra nera del Promontorio, con iscolpito lo stemma dei menzionati Salvatori, ossia dei Fieschi e dei Parodi, e provvedere inoltre a murare nello interno della Loggia stessa una lapide con incisa la data della nuova costruzione ed i ridetti stemmi. Al di sopra infine dovevano fare un terrazzo, munito di sedili, spalliere, parapetti, e capitelli della precitata pietra del Promontorio, attenendosi in tutto ciò alle forme dell'altra Loggia esistente in capo al Molo, o come dice l'atto: *illo modo et forma quibus est alia logia de capite moduli* (²). La Loggia cioè che Jean d'Autun vide nel 1507, non più in capo del Molo però, ma *environ le milieu,* giacchè questo era stato prolungato, e la descrive: *un spectacle* (specola) *élevé haut de quatorze pieds ou de prés, prenant aux deux bords de la dite muraille* (il molo) *et fait à voute arcelée par le dessous, et le dessus tout carrelé à large pavè et bien aplaini. Et tout autour de celui spectacle, sont murailles crenellées, hautes de trois pieds ou peu plus, pour illec soutenir ceux qui dessus se voudront appuyer et regarder en mer. Chroniques* ecc. T. II., p. 233.

Di un'altra Loggia, detta dei Tarighi, dal nome della famiglia, e posta pure nella regione del Molo e propriamente nella piazza dell'Olmo, o nella « contrada de' Tarighi che risponde al ponte de' Cattanei » come è notato in atto del 30 Maggio 1559, è memoria pel 1512, in una domanda inoltrata al governo il 13 gennaio stesso anno a motivo della sua riparazione. Correndo il novembre del 1567, i vicini di quella piazza richiedevano di poterla demolire, non tanto per le sue condizioni oltremodo pericolose, quanto perchè vi convenivano persone di altre contrade e vi avevano posto giuoco. Del che irritate queste ultime ne manomisero ed asportarono gli arredi; ruppero i colonnelli delle finestre e vi posero il fuoco. In tale stato ne durarono i resti fino al 1578, anno in che venivano spianati per allargare la piazza stessa ove sorgeva. Un rescritto del 31 gennaio 1400, che accenna ad una casa con torre posta nella *contrata tarigorum* e confinante colla spiaggia del mare: *cui coheret ante littus maris*, afferma che le case dei Tarighi erano appunto in prossimità del Ponte dei Cattanei e di faccia allo specchio acqueo marino ch'ebbe poi nome di Mandraccio ([3]).

Nella Piazza dell'Olmo è poi da riconoscere l'antica *platea ulmi straleriorum* di che si ha peculiare menzione in atti del 27 dicembre 1235 e 25 aprile 1276, nel primo dei quali si ha pure accenno alla *via* ed all'*hortus straleriorum*. La Piazza era anche detta soltanto *platea straleriorum*, dall'omonimo casato spentosi, a quel che sembra, nel decorso del secolo XIV, e che, secondo scrisse il Belgrano, toglieva forse il nome dagli stragli, vulgo *stralli*, le funi cioè che raccomandano gli alberi alla nave, e delle quali gli strallerî dovevano essere stati filatori o venditori ([4]).

Allato alla menzionata Loggia dei Greci, correndo il 1498 e per decreto del 26 aprile, Gregorio Givardo, figlio di Luchino, fonditore di *sarbatane*, e fonditore anche lui di metalli e di

artiglierie, otteneva di costruire a tale uso un' officina, distrutta poi nel 1554 per l' erezione delle mura civiche, innalzandone una nuova non molto discosto, demolita in parte ed allo stesso effetto nel 1595. Parecchie poi erano le *ferrarie,* ossia officine da ferrai in quei dintorni, opportune anch' esse alla costruzione ed al racconcio delle navi (5).

Ivi presso infatti era lo scalo detto di San Marco al Molo, di che diremo in seguito, indicato poscia col nome di Marinetta.

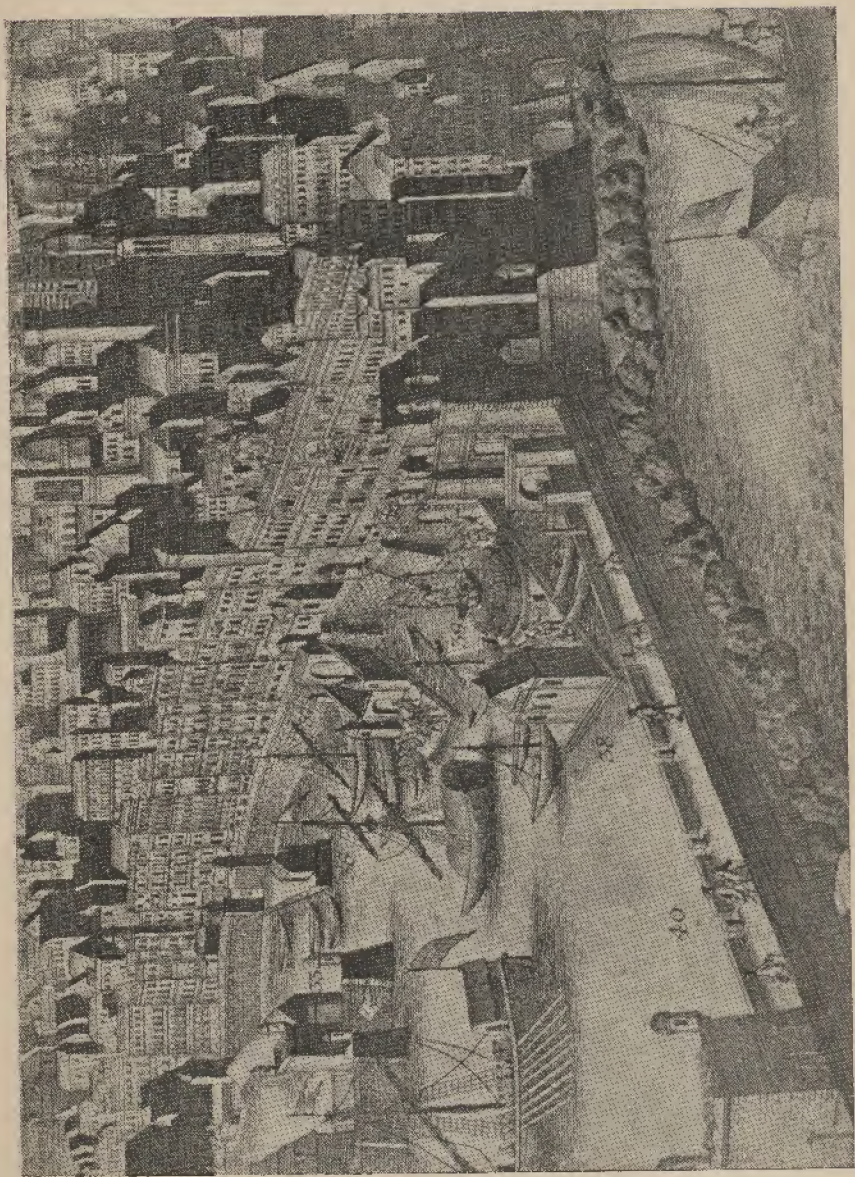
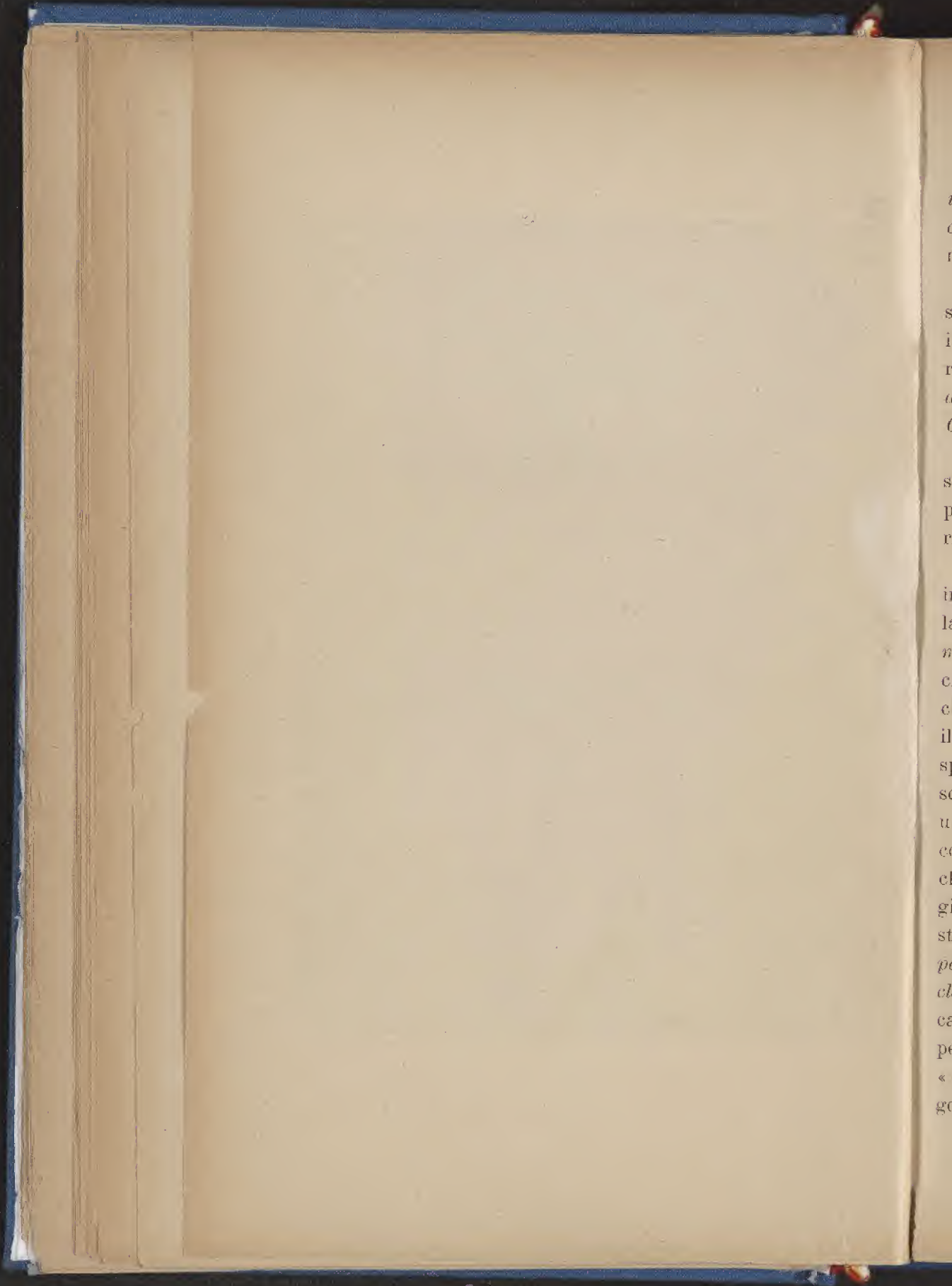
Ad oriente dello stesso e prossimo al mare stava come già accennammo la chiesa sacra a San Marco, eretta nel 1173 dai fratelli Streggiaporco su terreno ceduto loro dai Consoli del Comune il 26 gennaio detto anno, nella misura di quarantotto piedi e per il prezzo di cinquanta lire.

Non molto discosto sorgeva il già menzionato Palazzolo o Palazzetto, *Palacetum moduli,* che più documenti ci additano posto di fronte alla piazzetta in allora esistente presso la precitata chiesa. E che in realtà sorgesse vicino a questa, ne accerta una supplica del primo ottobre 1498, con che Antonio Gropallo, *pexarius,* domandava di poter edificare « supra uno vacuo per contra lo Pallaciolo dei Padri del Comune, quale è sopra la volta presso la ecclesia de santo Marco ». Così pure in atto dell' 11 aprile 1524, leggiamo che i Padri anzidetti locavano alla Consorzia di Santa Barbara, che ufficiava nella ridetta chiesa « *palmos decem in longitudine et palmos quatuor in latitudine soli Comunis supra semiteria eiusdem ecclesie* (*sancti Marci*) *versus Modulum per contra palacietum ipsius spectati officij* » (6). E che il Palazzetto fosse in prossimità del cimitero della chiesa di S. Marco, lo conosciamo altresì dalla mercede assegnata il 15 marzo 1567 a Battista Oderio per le sue fatiche di nettare ed asportare il terreno esistente « *in monumentis et sepulturis apud palacietum moduli* » (7).

Da un rescritto del 4 luglio 1510 con il quale si permetteva l' ampliazione della chiesa di San Marco, si ha che detto

ampliamento doveva effettuarsi pel tratto che correva dalla vecchia parete o fronte della chiesa, ove era allora la porta maggiore, andando in direzione del cimitero e fino ad un certo muro contiguo al detto cimitero. Spazio che misurava o meglio permetteva un' ampliazione di ventun palmi e più [8].

Ivi presso erano magazzini del Comune venduti poi, 1564, al Magistrato dell'Abbondanza, il quale li ampliava, riducendoli a deposito di grano ed a sede del proprio ufficio, riunendo alle nuove costruzioni il Palazzetto stesso. Infatti nel Cartulario di questo Magistrato, all' anno 1565, nel conto intitolato *Palacietus moduli ubi sunt fabricanda magazina frumentorum*, vediamo assegnata la somma di lire trentacinquemila per l' acquisto di case e magazzini contigui: *loco ad modulum vocato il palacieto ad in fabrica reducendum dictum locum palacieti una cum dictis magazinis in comodioribus stationibus et magazinis pro reponendis et conservandis frumentis et aliis victualibus emendis pro racione depositi*... Lavorava alle nuove costruzioni Andrea De Santini che a tale scopo era stato, d' ordine del Magistrato stesso, a Lucca per istudiare la forma dei magazzini granari di quella città. Abbelliva di pitture la nuova residenza quel Cristoforo Grassi, noto specialmente per aver eseguita la copia di un vecchio quadro rappresentante la città nostra ed il Porto quali erano nel secolo XV [9].

Alla erezione del Palazzo dell'Abbondanza prestavano pure la loro opera gli architetti Bernardino Cantona, Antonio Roderio e Giovanni Ponsello. Fu assistente ai lavori Agostino della Noja e scalpellarono le pietre Rocco Lurago, Pietro dal Ponte, Antonio da Carabio ed Antonio Cantone. Da una partita di lire venticinque notata il 20 settembre 1568 per spesa di una bandiera, *pro vexillo uno posito ad fabricam pallacieti*, si comprende che a quella data l' edificio doveva essere compiuto. Infatti addì 14 e 21 luglio precedente troviamo nota della mercede pagata all' Andrea de Santini *pro manifatura*

La Ripa da San Marco alla Darsena - Secolo XVII

in albandi et imbocandi voltas palacieti e la spesa *astregandi canellas 37 astregi palacieti*, e addì 6 ottobre quella di aver misurato *voltas pallacieti pro sua albatura.*

Nè questi furono i soli acquisti e lavori fatti dal Magistrato dell'Abbondanza, giacchè per decreto del governo in data 19 maggio 1586 i Padri del Comune venivano autorizzati a cedere allo stesso due magazzini che possedevano *ad modulum sub palacieto dicti magnifici officii* (*Patrum Comunis*) *posito presto* (*praesto*) *ecclesiam sancti Marci.*

E già prima del Magistrato dell'Abbondanza aveva posto sede in questi dintorni quello del sale, ottenendo certo spazio per il cui uso pagava al Comune un annuo canone, come si riconosce dai Cartulari del secolo XIV.

Nel 1480, 26 giugno, il detto Ufficio, che sedeva in allora in una sala a tergo del Palazzetto, domandava di rilasciare la stessa in cambio di un solaio di altro edificio posto: *apud molem vicino domui communis que appellatur palacetum*, e cioè: appresso il Molo e vicino alla casa del Comune che si chiama il Palazzetto. Da ciò abbiamo ulteriore conferma che il *palacetum* era prossimo al Molo ([10]). Inoltre da una supplica sporta il 16 gennaio 1510 da certo G. B. Torriglia riconosciamo che appiedi del Palazzetto spaziava già ne' tempi andati una goletta o canale che dallo interno del Porto comunicava col mare esterno, a mezzodì della penisola del Molo. Goletta che il Torriglia domandava avere in locazione perchè a nulla giovevole e ricolma di arena, siccome esponeva nella supplica stessa, dicendo: *antiquam illam guletam apud molem sub palacieto comunis per quam mare antiquitus transcurrebat, clausam postea..... et tantum repleta fuit arena.* Della sua ubicazione inoltre, reca anche più chiaro accenno il proclama per il suo affitto, datato del 27 stesso mese, così dicente: « che sia data licentia di potere fare un magazeno in quella goleta qualle est presso del molo soto la via publica presso

lo pallacieto del Comune ». In una relazione infine sul Porto, presentata l'11 dicembre 1613, accennando alla medesima, si ha ch'essa spaziava un tempo colà dove in detto anno era la porta della città dietro la chiesa di San Marco.

Nel Palazzolo o Palazzetto avevano stanza i menzionati Salvatori del Porto e Molo, che il volgo più specialmente chiamava col nome di *sabarba, sambarba, sabarbarii e sabarbati*; di *sabarbaria* dicevasi inoltre il loro ufficio (11). Predicato venuto forse dall'arabo, nella qual lingua la voce « Bahr » corrisponde alla nostra di mare od acqua. *Barba* infine dicevansi tra noi i barcaiuoli e ancora sul chiudere del secolo decimo ottavo (12).

L'autorità dei Salvatori del Porto e Molo non si estendeva però alla navigazione ed alle navi, sulle quali cose vegliava l'ufficio d'Oltremare, e più tardi quello di Gazeria (13), ma in origine, si restringeva, come chiaramente indica il nome stesso, alla cura del Porto e del Molo, e cioè alla conservazione di questi due fattori della ricchezza e della gloria cittadina (14). Attribuiti poi loro novelli poteri, divennero Padri del Comune, conservando però la primitiva denominazione, dicendosi dapprima: *salvatores portus et moduli, Patres communis*, e quindi anche *Patres communis salvatores portus et moduli*, come leggiamo appunto nei loro Regolamenti.

Del doppio titolo ed ufficio fa testimonianza Giorgio Stella nei suoi *Annales genuenses* all'anno 1428, dove scriveva « *Eodem anno mense junio venerandi quatuor Patres Comunis Janue, etiam exercentes officium salvatorum Portus et Moduli..... gemina officia seduli prosequentes...* Ufficio di essi era quello di vedere, inspezionare, trattare, ordinare, esercitare ed eseguire tutto ciò che credevano utile al Porto ed al Molo, con facoltà di costruire e di abbattere quanto ad essi piacesse in qualunque parte della Darsina, del Porto e del Molo stessi (15).

La Ripa.

Dissi già esordendo qualmente, attorno al largo seno in che rispecchiavasi un tempo la regione sulla quale sorse Genova nostra, il lido del mare era altrove dolce e di molli arene, altrove ripido ed irto di scogli. A cominciare infatti dal fianco settentrionale della penisola del Molo e correndo fino al piede del sassoso poggio, in dorso al quale in tempi a noi sconosciuti veniva innalzata una chiesetta (or demolita) sacra a San Tommaso, la riva del mare era appunto dolce e arenosa, o come geograficamente suol dirsi « spiaggia sottile ». Ma da quest'ultimo punto fino all'estremo lembo del Promontorio, noto in appresso col nome di Capo del Faro, essa era invece ripida ed irta di scogli.

Infatti quando ancora non si erano costruiti il Ponte o sbarcatoio di Piazzalunga, chiamato più tardi dei Cattanei, ed il muro ossia calata di San Marco, il mare moriva ivi in lenta spiaggia, sulla quale erano parecchi scali. E già vedemmo come ancora durante il secolo XV le case e le torri dei Tarigo avessero per confine la spiaggia del mare. Da questo punto cominciava la Riva o *Ripa* che circuiva il Porto naturale, stendendosi dalla precitata regione del Molo insino a quella di Prè, e dalla Ripa si intitolava la via che percorreva tutto quanto il detto tratto in prossimità del mare, e dove oltre quello di Piazzalunga o dei Cattanei, vennero costruiti altri cinque Ponti di approdo ([16]).

Aveva nome di Ripa dei *bancalari* (falegnami) la parte di essa più prossima alla regione del Molo, detta eziandio dei bottai, *ripa bottariorum* in alcune carte. Dicevasi invece de' *pexarii, ripa pexariorum* quella parte che spaziava di contro al Ponte dei Cattanei, mentre degli spadai e dei coltellieri (coltellinai) *ripa spaeriorum sive cultelleriorum*, chiamavasi l'altro tratto di contro allo sbarcatoio o Ponte dei Chiavari,

detto perciò anche Ponte dei coltellieri [17]. Ivi avevano officine i precitati artieri che vendevano e lavoravano spade e coltelli, due mestieri o, come dicevano allora, due *Arti*, che sebbene affini reggevansi però ognuna con istatuti e consoli proprî, siccome risulta da una richiesta dei primi perchè non fossero somiglianti ai loro i capitoli dell'arte dei secondi, non avendo essi, così esponevano, nulla di comune cogli *spaeri* (spadai), sebbene i garzoni dei coltellieri esercitassero eziandio « l'arte de scuratori ».

La via di Coltelleria, spianata un quaranta e più anni or sono per l'apertura di via Vittorio Emanuele II, protendevasi dai pressi della Raibetta fino alla radice del Ponte dei Cattanei. Qui sorgeva la casa dell'Ufficio dei poveri, ampliata nel 1568, e che per le sue forme eleganti veniva chiamata col nome di « palazzo », e *platea pauperum* dicevasi la piazza antistante [18].

Quest'ufficio venne istituito nel 1539, durante il qual anno regnava una gravissima carestia. Esso aveva proprî forni per la cottura del pane che distribuiva ai poveri. Nell'edificio medesimo ed in apposita prigione racchiudeva i ciurmadori che, fingendosi affamati, questuavano per la città. Era sussidiato dalla carità pubblica e privata, ed il Magistrato dell'Abbondanza lo regalava sovente di grano all'uso anzicitato.

Nella via stessa, lungo la Ripa dei *Pexari*, era la Loggia dei lanieri e quella dell'arte dei merciai. La qual'ultima per la sua prossimità al mare, devastata dalle onde di questo durante una tempesta avvenuta nel 1371, veniva indi a poco ricostruita in migliori forme, innalzando a tergo di essa, e cioè a mare, ed in fondo ad una piazzetta ivi allora esistente, un valido muro a difesa del mare stesso. Fu ricostruita nuovamente nel 1526, siccome si legge in lapide marmorea ora nel Museo di Palazzo Bianco, e collocata di quell'anno superiormente all'ingresso del nuovo edificio il 5 maggio, in memoria della sua costruzione [19].

Nè era questo il solo edificio rovinato dalla furia del mare, giacchè più altri avevano subita ugual sorte. Tale fra essi la casa presso al Ponte dei Cattanei, di cui il Comune per decreto del 17 ottobre 1571 aveva fatto dono all'Ufficio dell'Annona, il quale facevala ricostruire nel 1694, ordinando che sulla fronte della stessa, a ricordo della sua riedificazione si ponesse lapide marmorea così dicente: AEDEM HANC ILL. ANNONAE OFFICIO SER. SENATUS DECRETO ANNO 1571 17 OCTOBRIS A IACOPO LIGALUPO CANCELLARIO ET SEGRETARIO RECEPTO CONCESSAM, INTUMESCENTIBUS MARIS FLUCTIBUS DIRUPTAM ILL. DE OFFICIO EIUSDEM SUMPTIBUS ANNO 1694 27 APRILIS RESTAURARI AC RENOVARI MONIMENTUMQUE HOC PONI MANDAVERUNT ([20]). Ivi presso, e cioè tra il Ponte precitato e quello dei Chiavari nel 1646 il Magistrato stesso della Abbondanza faceva fabbricare i forni per la cottura del pane venale; forni che furono poi demoliti per dar luogo all'ampliamento dei magazzini per la merce in Portofranco, ed alla cui demolizione si provvedeva costruendone anticipatamente degli altri ne' rimanenti edifici del ridetto Magistrato.

Presso la Coltelleria era la Raiba o Reba *leguminum*, detta eziandio *Domus frumentaria* e più comunemente chiamata col nome di Raiba dei lombardi, *Raiba lombardorum* nei documenti; edificio che serviva per riporvi e mercanteggiarvi legumi e frumento ([21]). Dalla Reba si originò il nome di Rebaroli attribuito ai venditori di legumi ([22]). Un atto del 1412 che cita come confine il « carroggio » (vicolo) di Canneto pel quale si va alla Raibetta vecchia che stava in capo alla Coltelleria, ci avverte che la vecchia Raiba, più piccola come lo dice il diminutivo, sorgeva di fronte alla odierna piazza omonima e proprio ove ora sorge il caseggiato che prospetta a via S. Lorenzo. Infatti negli estimi eseguiti nel 1839 per l'apertura di via Carlo Alberto, leggiamo tra le aree da occupare: « porzione dell'antica strada di Coltelleria in faccia al nuovo

fabbricato dell' Amministrazione Durazzo, olim locale della Raibetta ». E che con questa ultima denominazione s'indicasse l'antica Raiba ne porge esempio il proclama fatto il 21 novembre 1607, dopo cioè dell'erezione di una nuova Raiba presso il Ponte degli Spinola. Il qual proclama ordinava che la vendita del grano in città dovesse aver luogo soltanto nella Raiba nuova e non in altri luoghi pubblici, escluse però « la reba et rebetta », e cioè la Reba prossima alla Zecca, e la Raiba antica, *Raybeta vetus*. Della esistenza di queste due Raibe già nel secolo XIII porgono sicura notizia i cartularî delle gabelle, ed in quello del 1253 troviamo che in detto anno l'*introitus raibarum sive raibetarum* aveva prodotto al Comune la somma di duecentoventi lire. Due Raibe adunque, per lo meno, esistevano già nel secolo XIII, ed una nuova se ne costruiva nel 1314, quella di cui Giorgio Stella scrive: « *quo anno* (MCCCXIV) *edificium ubi venduntur legumina et fructus, quod nunc dicitur Reiba leguminum, nova videlicet, fuit constructum* ». E il Giustiniani all'anno stesso dice: « Ed in quest'anno si edificò la stanza, dove si vendono i legumi e qualche frutti, la qual volgarmente si nomina reba, che è vocabolo moresco; e *reba* in quella lingua significa repositorio di biade ». Nelle leggi dei Censori si ha la rubrica: *de modo vendendi victualia in Raibis et ne Rebairolij ab inde recedant*, e le disposizioni circa: *omnes et singuli rebarolij et qui vendunt legumina in Raibetas leguminum*, donde il titolo ad essi di *rebarolij Rebetarum* che pur vi si legge ([23]).

A sinistra della Raiba, giacchè essa dava il tergo al mare, era la Chiappa o mercato dell' olio, la *Clapa olei* ricordata in atto del 3 novembre 1281, con che Franceschino da Monleone, pittore, prometteva a certo Beltrame, tornitore, di verniciargli millecento *vernigatos*, ossiano scodelle di legno. Di detta Chiappa e della sua positura appresso alla Raiba dei legumi, fa pur menzione un atto del 29 gennaio 1405,

relativo ad una casa con torre posta appunto *in contrata clape olei seu ripa, cui coheret ante rayba leguminum*. Nel

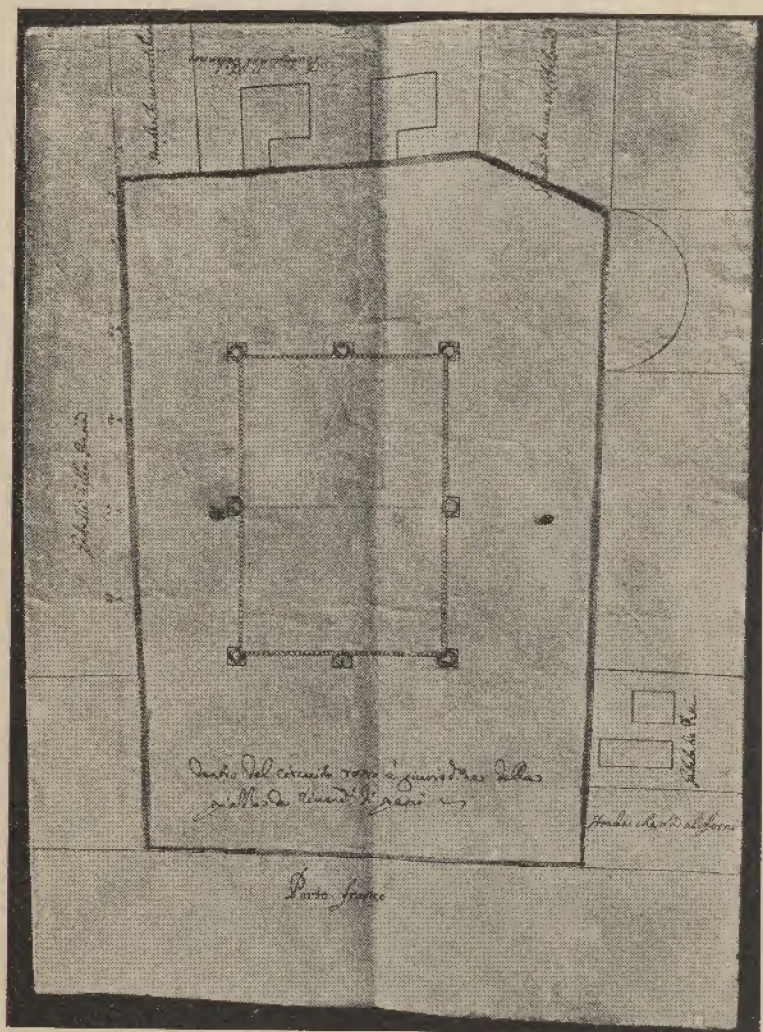
Porto di Genova - Pianta del secolo XVIII

1398, durante le guerre civili, la Reba o mercato dell' olio, veniva incendiata, e con essa ardevano altresì due vicine

case dei nobili Usodimare, in un colla incastellatura della torre dei medesimi. La torre stessa forse di che è parola nel precitato atto del 1405. Per decreto poi del 26 aprile 1602, i Provvisori dell'olio, procedevano all'ampliagione di detta Chiappa, mercè l'acquisto di parecchie botteghe, di una taverna e di una osteria con più stanze [24].

Contigua anzi parte della Chiappa dell'olio era l'altra dei pesci, *Clapa Comunis ubi venduntur pisces*, siccome leggesi in atto del 18 luglio 1274, o *clapa piscium apud clapa olei*, come è scritto in nota del 16 maggio 1436 a proposito della locazione di una taverna. Essa era anche detta *pischariam*, pescheria, e *forum piscatorium* in carte del secolo XVII. Un rogito del 13 febbraio 1164, recante: *actum in vacuo mercati civitatis prope lapides piscium*, ci ammaestra che l'appellativo di « Chiappa » con che fin da tempi remotissimi si indicavano i mercati, ebbe origine dai lastroni di pietra sui quali si esponeva la merce in vendita. Chiappa, infatti, nel nostro dialetto significa tuttodì lastra di pietra o di marmo e specialmente di ardesia delle cave di Lavagna. La Chiappa dei pesci di cui parliamo non era però la prima in Genova, giacchè una nota del 27 novembre 1229, relativa a coloro che avevano edificî costruiti su terreno della Curia arcivescovile milanese in città, menziona tra i possessori un Nicolosio, abitante *in ripa in contrata clape nove* [25].

Nella piazza di detta chiappa avevano pur stanza i venditori di erbaggi, donde la denominazione di *platea herbarum clape piscium* od anche di *platea herbarum in foro piscario* come si legge negli atti di affitto od appalto che se ne faceva. Ivi presso solevansi rizzare le berline per esporvi i rei di certi delitti; la positura delle quali ci viene indicata da una nota di locazione fatta il 18 gennaio 1493, a Domenico da Sestri, di certo spazio sul Ponte dei legni, *a latere gullete per contra berlinas* [26].

In mezzo alla Chiappa si bruciavano le reti ed altri attrezzi di coloro che venivano sorpresi a pescare clandesti-

Pianta della Chiappa dei Pesci - Secolo XVII

namente nelle acque del Porto, giacchè la pesca entro lo stesso veniva data in appalto al miglior offerente [27]. Di contro alla

Chiappa, infine, e sotto alla Ripa, in quel punto coperta, avevano botteghe e banchi posticci i venditori di cinture o fasce di seta e di lana, *venditores zonarum*, e di altri indumenti marinareschi, e non pochi *casearii*, formaggiai; ciò che si vede oggi ancora.

L'annalista Giustiniani, che scriveva intorno al 1535, così dice al nostro proposito: « È questo porto nella sua estremità circondato da una strada nominata la Riva, la quale è in lunghezza 3613 palmi (metri 896), tutta piena di botteghe di artefici di varie sorti: è questa strada tutta coperta, di sopra, di volte fatte con calcina: e sopra le volte sono stanze pertinenti alle botteghe sopradette, e di sotto, una gran parte, cantine, magazzini ed altre botteghe per varii e diversi usi ».

Ma già innanzi che il Giustiniani così scrivesse, la via della Ripa, o Sottoripa, decantata dal Petrarca per i belli edificî costruiti lungh'essa, aveva subìte non poche deformazioni. In un atto del 9 luglio 1500 si lamentava appunto che la *sub ripa*, nobile parte della città, veniva deformata con la sconveniente costruzione di bottegucce e di muri e colla chiusura dei vacui contigui, sì che ne conseguiva danno all'estetica ed oscurità alla via stessa. Del che in prova gioverà ch'io citi il ricorso che il 30 aprile 1465, Pietro e Battista de Mari, sporgevano alla signoria, lamentando qualmente Egidio di Vernazza che possedeva una piccola casetta alla Chiappa presso al mare, *ad litus maris prope pischariam Janue*, lavorava ad innalzare il tetto in modo tale da togliere la vista delle loro case. Le quali, come esponevano, erano poste *iuxta ripam* e la cui fronte dando: *preclarum ac pulcrum aspectum existentibus in portu et in mole*, tornavano di: *summa urbis dignitas*.

Che col nome di Ripa s'indicasse anche soltanto la via anzidescritta ne fanno fede più documenti e precipuamente un atto del 1413 con che alcuni della famiglia dei Cattanei

vendevano due casette aventi innanzi la Ripa ed a tergo il mare: *antea rippa et retro mare;* che è a dire avevano la fronte lungo la via detta la Ripa ed il tergo al mare. Una lapide del 1520, che si conserva ora a Palazzo Bianco e che ricorda i lavori fatti eseguire dai Padri del Comune in detto anno, reca scritto: *viam publicam proxime ad littus ripam appellatam silicibus .... straverunt.* Così pure in un rescritto del 22 settembre 1603, relativo a certi lavori intrapresi da Benedetto Murchio nelle vicinanze del Ponte Spinola, si lamenta che per cagione dei medesimi vien tolta la luce alla via pubblica *ripa nuncupata.*

Dicevasi infine « Ripa coperta » quella parte di essa strada che correva sotto le volte anzidette, ed aveva nome invece di « Ripa scoperta » laddove essa correva all'aperto.

Dei diversi tratti della Ripa quali coperti e quali no, e della loro denominazione, dovuta precipuamente alla qualità degli artieri che vi avevano stanza, ci porge peculiare accenno una nota del primo di marzo 1584, relativa alla numerazione allora fatta degli emboli o botteghe esistenti lungo la Ripa stessa, a cominciare dai pressi della chiesa di San Marcellino fino alla piazza del Molo. In detta nota si cita infatti la Ripa coperta che dalla fontana pubblica presso la menzionata chiesa correva insino al vicolo opposto alla chiappa dell'olio; ed inoltre si accenna alla Ripa scoperta dei coltellinai, alla Ripa coperta degli stoppieri, all'altra scoperta degli « bancalari », facendo capo alla precitata Piazza del Molo. Nel tratto poi che dalla chiesa di San Marcellino stendevasi fino alla Porta della Darsina ed oltre, la Ripa era pure in massima parte scoperta [28]. Ne abbiamo testimonianza in atti del 10 maggio 1508, con che parecchi possidenti ricorrevano al governo protestando contro certi lavori intrapresi nella regione del Campo da Gerolamo de Salvo; il « quale aveva cominciato a costruire presso al

mare sulla Ripa, che, come affermavano essi, era sempre stata scoperta, *semper stetit discoperta* ».

Un tratto di Ripa scoperta spaziava altresì in prossimità del Ponte dei Chiavari e di quello dei Cattanei. Nel 1586, a mare di questa Ripa il Comune apriva una strada paralella alla stessa formandovi botteghe allato che assegnava a sede dei panierai e degli stacciai, proibendo loro di aprirne altrove.

Quanto alle officine o botteghe costruite sotto terra alla via della Ripa ne abbiamo già notizia nel secolo XII nel Libro dei Giuri del Comune, e in un rescritto del novembre 1271 con che si dichiaravano: pertinenza del Comune stesso tutte le stanze e caverne esistenti sotto agli emboli lungo la via maestra a mare, *domos subterraneas seu cavernas iuxta viam publicam magnam*, in vicinanza della chiesa di San Marcellino. Ne porge altro esempio una supplica di certi Pellegro ed Antonio da Voltaggio, in data del 12 luglio 1480, mercè la quale domandavano di poter ampliare di tal modo quelle che possedevano presso alla Chiappa dei pesci. Nel medesimo anno, 9 agosto, Lazzaro di Langeto, e due giorni dopo, i Padri di San Gerolamo di Quarto, domandavano di poter ampliare verso la Ripa e sotto la via, mercè di volte sulle quali si sarebbe potuto transitare, parecchie officine che possedevano in prossimità della Chiappa anzidetta. Nove anni dopo Giovanni di Cuxiano supplicava pur esso per aver licenza di costruire una cantina, ossia magazzino sotto terra, e coperta superiormente con volto in muratura, in un certo spazio da esso allora acquistato dal Comune. Il quale spazio era presso la Chiappa predetta, il lido del mare e di contro al Ponte dei legni, detto altresì il Ponte dei pesci, perchè prossimo alla Pescheria. Citerò la concessione fatta il 20 dicembre 1502 a Gerolamo Invrea e Stefano de Riccardi, tintori, di poter formare un magazzino sotto terra nella Ripa (via) della Darsina, *subtus terram sub ripa darsine*, e l'altra fatta il 16 giugno 1579 a Filippo Spi-

nola, e il 16 marzo 1581 a Giovanni dello stesso casato, di poter ampliare alcune loro botteghe *subtus solum Rippe*, sotterra cioè della Ripa. Ricorderò la domanda, acconsentita, 19 settembre 1588, di Caterina e di Francesca Caffese di poter unire a due loro botteghe poste « nella strada dei « coltelleri » certo spazio pubblico sotterraneo che vi restava a tergo o sotto la strada della Rippa dei bancalari », con obbligo di costruire sopra una volta forte abbastanza da permettere il passarvi con piena sicurezza. E chiuderò la serie di questi esempi colla richiesta fatta il 23 maggio 1646 da Filippo Maria Pinello di poter scavare sotto la strada della Ripa « quanto comporta il suo sito, come sono tutte le altre botteghe ».

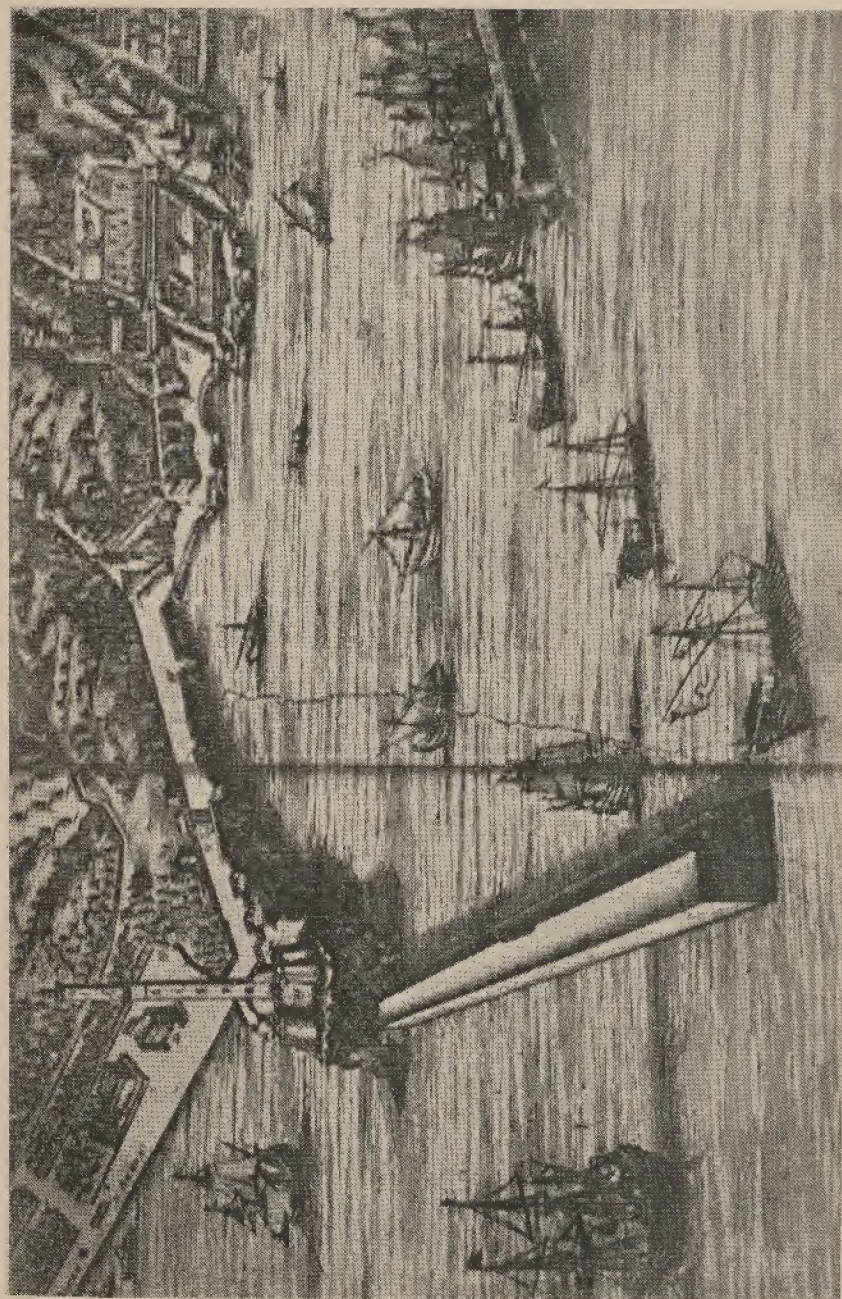
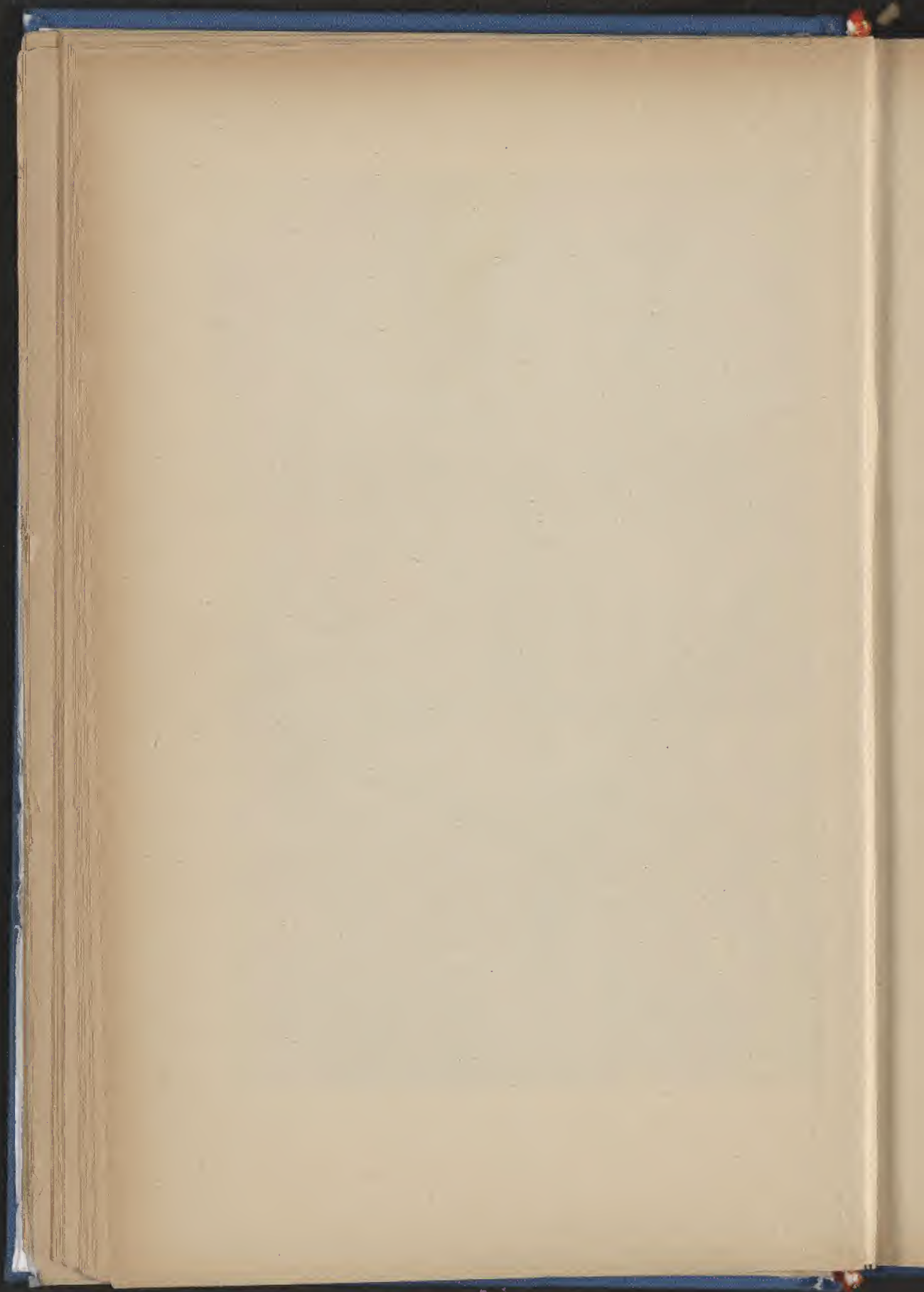
A settentrione della Chiappa dei pesci, ed allo sbocco della grande chiavica o meglio del *conductus magnus* di Susilia, giacchè con quest' ultimo nome è specialmente indicata nei rogiti dell'evo medio e nostro, correndo l'anno 1260, Guglielmo Boccanegra ordinava l'erezione di un palazzo a propria stanza. Palazzo che ancora non era compiuto, quando l'architetto, frate Oliverio, monaco dell'abbazia di S. Andrea di Sestri, riceveva l' incarico di adattarlo con sollecitudine ad uso di chi sarebbe eletto Capitano del Popolo (29). Di siffatto lavoro ponevasi memoria in una lapide murata superiormente al grande ingresso, e così dicente:

IN MILLENO BIS CENTUM DECES QUOQUE SENO
URBIS PRESENTIS CAPITANEUS ENS BUCCANIGRA
GUILLELMUS FIERI ME IUSSIT POSTMODO PIGRA
NON CURA IUSSUM ME TRANSTULIT ENTIS IN USUM
FRATER OLIVERIUS VIR MENTIS ACUMINE DIUS.

Della intrapresa costruzione di questo Palazzo porge pur notizia un atto del 5 maggio stesso anno, con che Bovarello

Grimaldi ([30]) concedeva al detto frate Oliverio, ch'era pure architetto od « operaio del Porto e del Molo » la facoltà di poter cavar pietre da una sua terra posta presso il lido del mare in Carignano; atto che, come reca scritto in calce, veniva rogato *in palacio comunis quod fit in Ripa*. Il palazzo predetto che appunto allora l'Oliverio stava costruendo nella Ripa e già per conto del Comune. Il noto edificio che vedemmo ripristinare nelle artistiche forme di quel tempo, e scorrettamente indicato, a' dì nostri col nome di Palazzo di San Giorgio, perchè divenuto poi sede, 1451, del Banco omonimo e riunito a quello del Banco stesso.

Conosciuto dapprima col nome di *palacium Comunis Janue de ripa*, ebbe poi anche nome di *palatium dugane maris*, e Giorgio Stella accennando anche alla bella architettura dello stesso, scriveva: *in magnifico palatio mari, ubi nunc civitatis colliguntur introitus*. Ampliato nel 1428 mercè l'aggiunta di quattro sale, e nuovamente ancora nel 1444 e nel 1451, piovendovi entro fu necessario mutare di sala certi ufficî e rifare il tetto. Trent'anni appresso, 1481, ebbe restauri per mano di maestro Pietro da Gandria, e pitture per opera di Carlo del Mantegna, e nel 1490 altre dipinture da Francesco da Pavia e da Francesco de Ferrari ([31]). Correndo la primavera del 1508 vi si aggiungeva una loggia a mare con soprastante terrazzo, basati sulla *passionata* espressamente costruita tra il Ponte dei legni (poi della mercanzia) e quello della mercanzia (poi Reale). Provvedeva e lavorava le colonne, i marmi e le pietre nere di Promontorio maestro Gio. Antonio della Porta, mentre Bernardo del Forno, da Campione, *massacanus*, prestava anch'esso la sua opera. Nel 1512 si procedeva al restauro della sala grande, se non pure ad uno ingrandimento, giacchè il manuale delle spese per tale lavoro reca scritto in fronte *cartularium fabrice*, anzichè *instauracionis* ([32]).

Ebbe altri lavori nel 1523, 1529, 1535 e 1544.

Molo Nuovo e Lanterna - Secolo XVII

Nel 1570 vi si effettuavano nuove ampliazioni dal lato del Porto guadagnando lo spazio mercè di archi voltati su di pilastri basati sul fondo del mare. L'altezza poi delle nuove costruzioni, che si estendevano altresì verso la Chiappa dei pesci non doveva oltrepassare quella del terrazzo precitato. A ben sostenere le nuove aggiunte si costruiva un valido muro per tutto quanto il tratto delle medesime ([33]).

Un decreto, infine, dell'8 ottobre 1604, concedeva ancora ai Protettori anzidetti di fare una *palificata* presso il citato ponte dei legni, per asseccare il tratto di mare necessario e scavare il fondo, allo scopo di riparare le fondamenta del loro edificio che minacciava rovina ([34]).

A manca del ridetto Palazzo in prossimità del Ponte del pedaggio, poi Reale, era un'altra Reba o Raiba della quale è già menzione in rogito del 13 maggio 1281, relativo a certo spazio esistente sotto il portico del Palazzo stesso e cioè *sub porticu palacii comunis de mari de versus raibam grani*. Raiba che da un atto del 9 febbraio 1385 risulta posta di contro al Ponte precitato e che su domanda dell' Ufficio di San Giorgio, 6 giugno 1480, il Governo concedeva fosse ingrandita sopra suolo del Comune quanto misurava in larghezza il detto Ponte ed in lunghezza non più di quella che essa già aveva. E perchè di tal modo veniva a trovarsi più vicina al mare, il quale giungeva allora assai più a monte, vi si costruiva a difesa dallo stesso un muro interposto ([35]).

Spaziava ivi infatti la Piazza del Ponte del pedaggio, dalla quale un vicolo, intitolato dai Di Negro ed ingrandito nel 1599, metteva alla Piazza dei Banchi; luogo questo precipuo del commercio, e dove su di apposito pietrone fatto a gradini, solevansi proclamare le gride dal Cintraco o banditore del Comune ([36]).

Nel 1520, difettando lo spazio in conseguenza del cresciuto commercio, i Padri del Comune procedevano all'ampliamento

della detta Piazza, demolendo la Loggia di Anfreone Usodimare, ove tenevano bottega ed officina gli orefici; non omettendo di pavimentare la Piazza stessa con grossi mattoni. Dei quali lavori ponevasi memoria in lapide marmorea, ricordante i lavori compiuti in quell'anno, ed in questo modo: *forum mercatorium lateribus maiusculis straverunt, illud ipsum item forum spacio non contemnendo eis augere placuit adiecto Amphreonis Usus marii porticu quamquidem aurificum impeditum prius officinis ab Amphreone ad id emerunt et negociantium commodo publicarunt* ([37]).

Per maggiormente ampliare il vicolo dei Di Negro che dalla anzidetta Piazza metteva verso il Ponte del Pedaggio, poi Reale, si demoliva la Loggia di questo casato, e occupando eziandio una contigua piazzetta, vi formavano l'ampia via or indicata col nome di «Via al Ponte Reale». In questa avevano stanza, come anche in oggi i negozianti di grano, onde il titolo altresì di «strada dei grani» ch'ebbe nei tempi andati. Per rescritto del 3 settembre 1621, si concedeva a Lazzaro Canali di por fuori della sua bottega un banco: *ad triticum vendendum in via qua a foro mercatorio* (Piazza di Banchi) *itur ad pontem mercature* (Ponte Reale) ([38]).

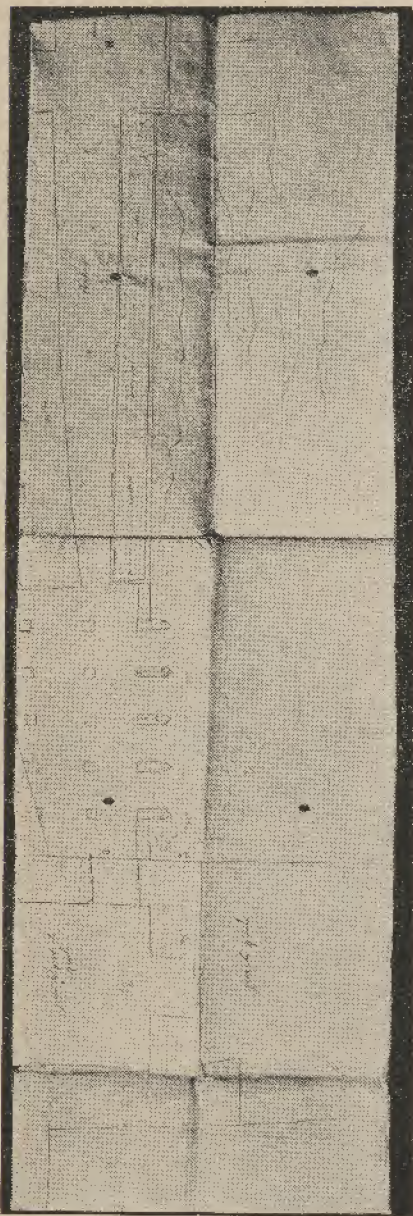
A occidente della Reba era l'edificio della Zecca del Comune, che come quello della Reba stessa guardava pure sulla Piazza *marmorea*, detta eziandio de Mari, e della quale è già notizia per l'anno 1224. In essa infatti guardavano le case e la loggia di detta famiglia ([39]).

«La Zecca di Genova, scriveva il Desimoni, nel 1164 era ricoverata *in hospitio Cononis iudicis*, presso la metropolitana di S. Lorenzo» e di ciò abbiamo già notizia sicura nel volume secondo *Chartarum*, col 922, dei *Monumenta Historiae Patriae*. Ma non ugualmente vero è quanto soggiunge il dotto scrittore, laddove dice: «Negli ultimi tempi della Repubblica la Zecca era a ponente della casa di S. Giorgio, nel Palazzo

dei Padri del Comune, sulla presente *Piazza di Caricamento*, il cui allargamento nel 1842 necessitò la distruzione di quel Palazzo e il trasporto della Zecca ai *Forni* pubblici in Castelletto. In quella stessa piazza sembra fosse già la moneta nel 1520, quando dal Governo fu assegnata *pars domus monetarie Patribus Comunis* (Arch. di St. *Cod. Diversorum Comunis Janue 1520)*; ma un atto notarile del 1404, prosegue egli, ce la mostra invece dalla parte opposta ed orientale del Palazzo di S. Giorgio, di fianco all' attuale *Raibetta* ».

Or bene, la Zecca, come già vedemmo, non fu mai nel Palazzo dei Padri del Comune, perchè essa esisteva già due secoli prima alla costruzione di questo, avvenuta appunto nel 1520, incorporandovi parte dello edificio di quella, *pars domus monetarie*. Nè l' atto notarile del 1404 mette la Zecca ad oriente del Palazzo di S. Giorgio di fianco alla Raibetta, bensì invece la pone *in platea Bancorum* (ossia Piazza marmorea) ed avente a tergo, non la Raibetta, ma la *Raiba grani*. Lo dice chiaramente il documento stesso citato, ma non inteso, dal Desimoni nel quale è scritto: « *Domus in platea Bancorum cui coheret retro Raiba grani in parte et in parte secha Comunis mediante via* ».

Taccio poi che la costruzione della Zecca, presso, e non dentro, i nuovi Forni di Castelletto fu effettuata nel 1811 e non nel 1842, nel qual ultimo anno invece ne fu spianato l' edificio in un con quello del vicino Palazzo dei Padri del Comune per aprire il passo alla nuova via Carlo Alberto e per formare la piazza di Caricamento.

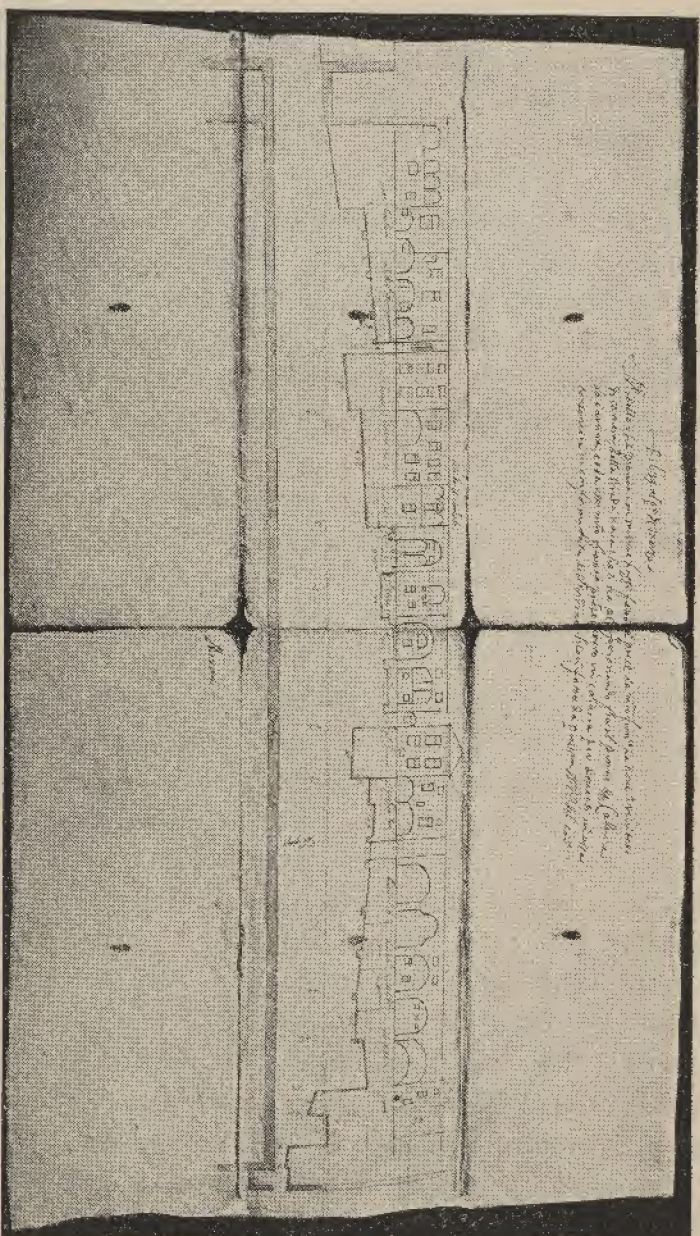
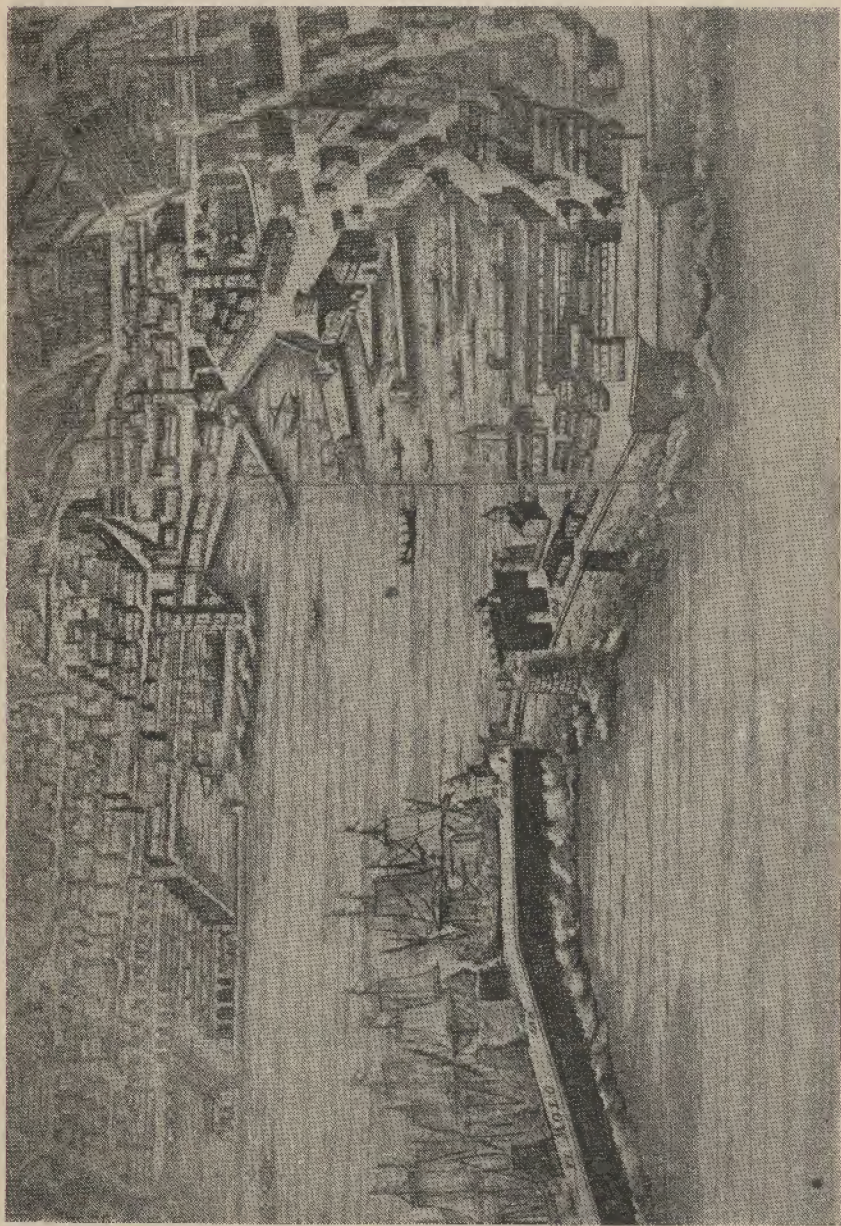
La qui unita pianta (pag. 46), riprodotta da quella annessa al decreto del 14 ottobre 1611, ordinante la costruzione, mercè di alcuni pilastri ed archi sul mare, di un tratto di strada tra il Ponte della Mercanzia, poi Reale, e l'altro degli Spinola, ci insegna la positura dei due citati edifici della Reba e della Zecca.

Più ad occidente ancora in vicinanza ed a sinistra del Ponte degli Spinola, laddove il mare s' internava racchiuso da muro nell' anno 1520 i Padri del Comune erigevano un nobile edificio a loro residenza, noto specialmente col nome di « Camera » o di *Camera nova*, come si legge in atto del primo di gennaio 1521 che ce lo mostra già compiuto. Edificio della cui costruzione e scopo reca pur notizia la precitata lapide di questo modo: *iidem ob bene gesta Magistratum continuare iussi principio anni MDXX pani vendendum forum extruxerunt marmoreis columnis fornicem fulcientibus cui tribunal sibi ad ius dicendum superaedificarunt.* Infatti nel portico sottostante che in deliberazione del 30 aprile stesso anno è chiamato *edificium receptaculum panis venalis,* fu per decreto del 10 maggio successivo stabilito che vi dovesse aver luogo la vendita del pane « compreso lo pane venale delli pancogolli della città ». Ciò per ovviare all' ingombro che una tal vendita produceva nel por-

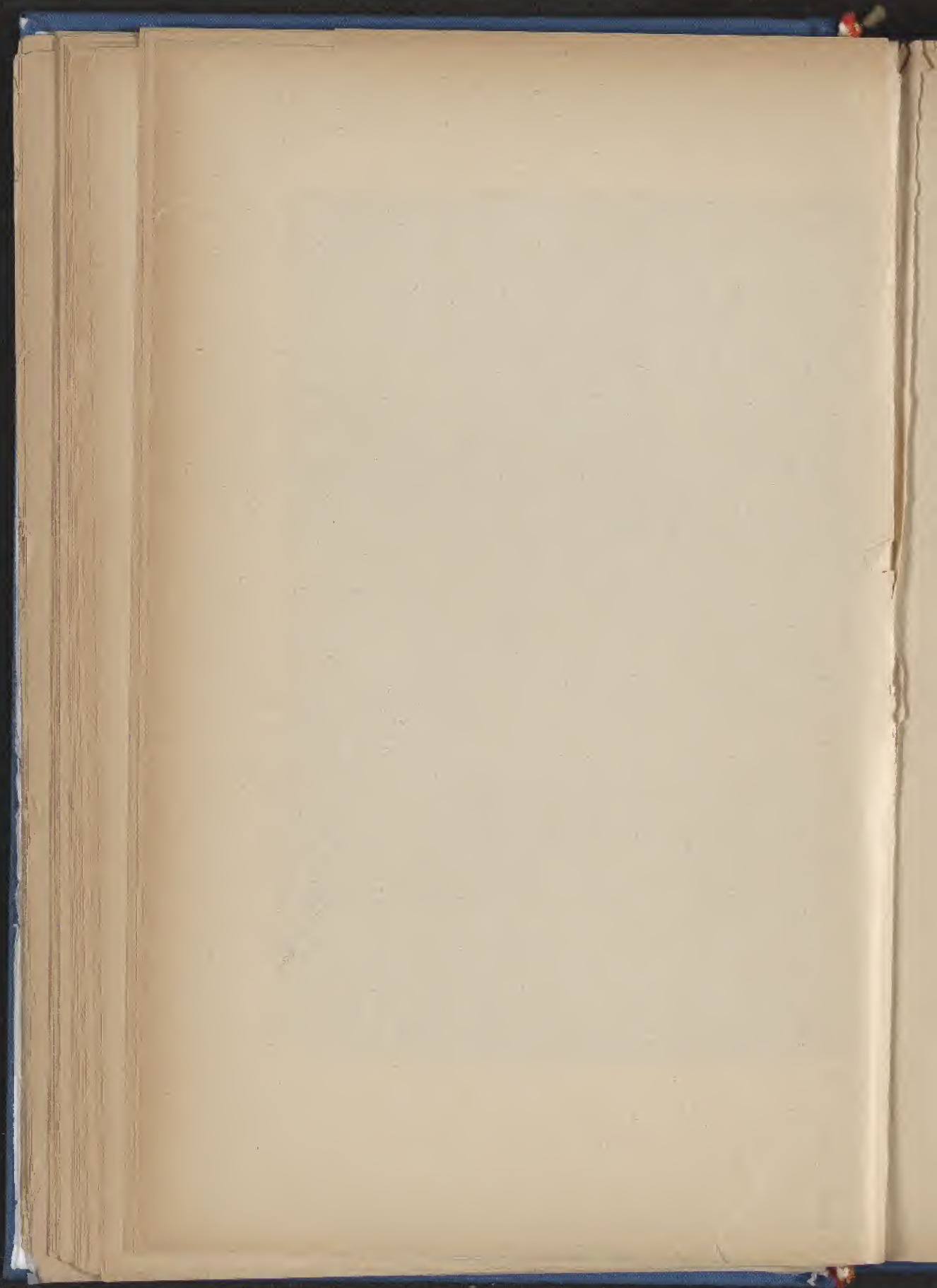
tico della Dogana, ove allora solevasi fare. Al piano superiore, oltrecchè il Magistrato dei Padri del Comune, ebbero pur sede altri magistrati dei quali avremo a dire.

La Camera, giacchè così è sempre indicato questo edificio, fu ampliata e migliorata parecchie fiate. Venne demolita nel 1839 per la formazione di Piazza del Caricamento.

Anche l'ufficio o residenza del Magistrato dei poveri e di quello dell'Abbondanza erano indicati col nome di Camera.

Nel 1566, i Padri del Comune divisando di aprire una nuova ed ampia via tra la chiesa di San Luca e la piazza del Ponte degli Spinola, affidavano al valente pittore G. B. Castello di formarne il disegno.

Tra il detto Ponte infine e quello dei Calvi sul cadere del 1606 si poneva mano alla costruzione di una nuova Reba per il mercato del grano. Ciò in seguito alla richiesta fatta nel febbraio di detto anno, dai « mercanti o sia cavalari di Ovada, Gavi et altri luoghi circonvicini » che portavano giornalmente vettovaglie in città. I quali non avendo luogo destinato a tale uso, domandavano che ne fosse assegnato loro uno fisso ed al coperto per ivi poter mercanteggiare cosifatti prodotti. Rimessa la pratica ai Padri del Comune, questi proponevano la costruzione di una apposita loggia o raiba nella strada aperta alcuni anni prima tra il Ponte degli Spinola e quello dei Calvi, ov'era spazio sufficiente per innalzarvi un edificio di cento palmi in lunghezza e venti in larghezza, conforme al disegno che presentavano. Il che tosto veniva concesso dai Serenissimi Collegî, con deliberazione del 3 luglio successivo, e addì 28 novembre ne ordinavano la costruzione. Compiuta la quale nel giugno dell'anno appresso, si ordinava vi si apponesse una lapide recante memoria di ciò, ed i nomi dei Padri del Comune sotto il cui ufficio era stata eretta; non omettendo, com'era consuetudine, di far dipingere sulle fronti della nuova Reba lo stemma del Comune ([40]). Ma non andò

Progetto di strada fra la Darsena e Ponte Calvi - Secolo XVII

Molo Vecchio, *Ponti* e Darsena - Secolo XVII

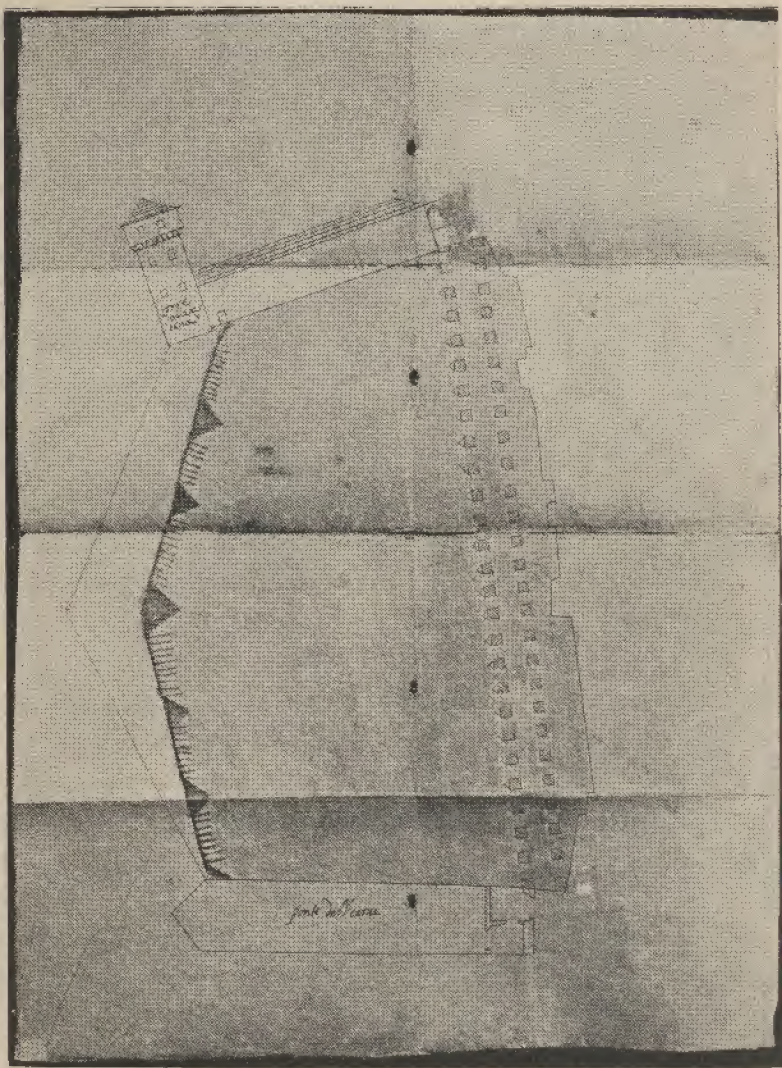
4

guari, che venne ridotta a magazzino, perchè non più opportuna allo scopo, e perchè anche, così dice il decreto del 20 ottobre 1628 che ordinava di locarla, essendo essa aperta durante la notte, serviva a luogo di cose nefande [41].

Nella parte a monte della odierna Piazza del Caricamento e della via Carlo Alberto insino ai pressi della Chiesa di San Giovanni di Prè, stendevasi in origine la spiaggia del mare e quando questa era ancora libera, vi si traeva a secco sulla arena ogni sorta di navi, e vi erano scali per la costruzione e racconcio delle stesse. Nel libro dei Giuri della Repubblica genovese è ricordata la concessione fatta dai consoli del Comune l'anno 1149, di pilastri, di colonne e di più spazî per edificarvi sopra mercè di archi, come altresì vi sono ricordati gli scali posti presso a San Pancrazio. Di questi ultimi abbiamo anzi pur cenno in atto del 1277, con che certo Bonavia di Portovenere, maestro d'ascia, si obbligava di costruirvi un panfilo della lunghezza di quarantotto goe (metri 35,712) [42]. Altro atto del 5 gennaio successivo, 1278, ci conferma l'uso di trarvi a secco le navi, recando esso l'obbligo assunto da Giovanni Sachigia e Guglielmo Falipane di *tirare et varare in ripa* una barca di proprietà di Melioto e di Giordano da Vernazza e Socî [43]. È inoltre noto come nei capitoli dei Padri del Comune, sanzionati il 2 agosto 1459, ma la cui emanazione risale a tempi a noi sconosciuti, si vietasse il trarre a secco allo scopo di lasciarveli stazionare *barche canterie* e timoni vecchi lungo la Ripa del Porto, a cominciare dalla casa del Comune al Molo fino alla Porta dei Vacca.

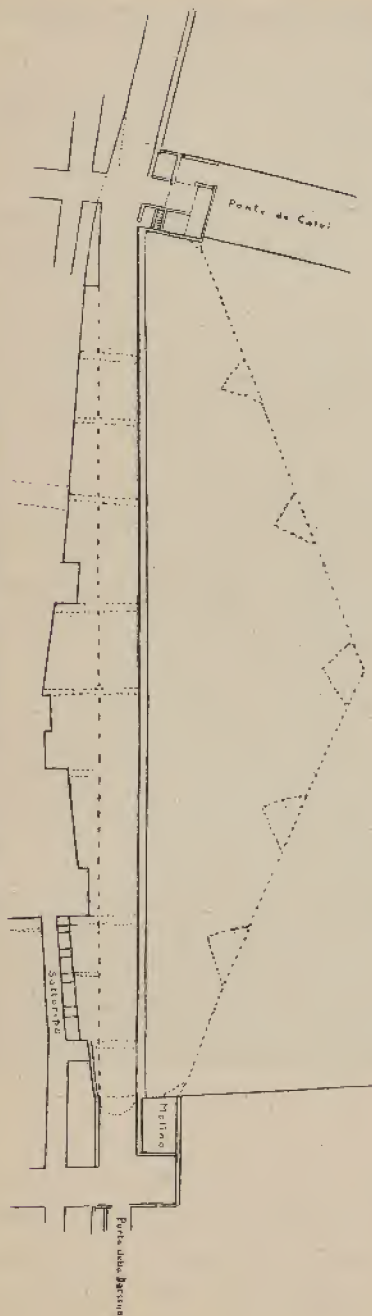
Allorchè poi il mare facevasi tempestoso, le sue onde giungevano a frangersi negli edificî della Ripa, invadendone le parti a pian terreno. Al che ovviare, già in tempi sconosciuti si erano costruiti lungo la spiaggia stessa certi muri bassi detti « paramuri » che poi un decreto consolare del 1133 ordinava di spianare a livello del suolo per commodità di

trarvi a secco le navi. Più tardi si collocavano invece di essi dei ripari ossia degli assi tra un pilastro e l'altro degli archi di detti edificî introducendone le estremità in certe scanalature verticali appositamente praticate nei conci dei pilastri stessi.

Più volte la furia delle onde marine scalzò perfino le mura o pareti degli edificî siccome accadde il 19 gennaio del 1531, nel quale giorno, come ricorda il Bonfadio, rovinò più botteghe lungo la Ripa ed asportò non pochi dei massi di marmo che i piccapietra solevano tenere dentro e fuori delle loro officine, presso al Ponte dei Calvi. Consimile cosa avvenne nell'anno 1587, quando nel mese di novembre il mare distruggeva le botteghe di Battista Baguti, piccapietra, e di Andrea Pallavicino; quindi ancora nel 1612, 6 novembre, che rompeva in tre punti la volta sotto la Camera, e nel successivo 1613 che cagionava ugualmente la rovina di magazzini, volte e botteghe presso a San Marcellino. Sullo esordire del 1626 una nuova fortuna di mare sfondava ed asportava la via tra il Ponte dei Calvi e la predetta chiesa, rompendo il muro che sorreggeva la via stessa e danneggiando le botteghe ivi esistenti. Nel dicembre 1634 e per identica cagione cade un volto della sottoripa presso la Porta dei Vacca, e due anni dopo, per una tempesta avvenuta il 18 gennaio, rovina una bottega di Benedetta Pinello. Ricorderò infine ancora come nel 1641, e per un'uguale causa cadesse la muraglia civica e buon tratto della via tra il Ponte degli Spinola e la Darsina.

Fu specialmente sul declinare del secolo duodecimo che lungo questo tratto della Ripa si diè mano ad erigere edificî più nobili, basati su di solidi pilastri. Edificî dalle logge e finestre or tonde or ogivali e protetti da alte torri, che guasti sì gli uni che le altre, nel decorso dei secoli decimosettimo e decimottavo, vedemmo tentarne or non è molto il restauro nelle forme architettoniche primitive.

Progetto di *Cortina* fra Ponte Calvi e la Darsena - Secolo XVII

Qui erano le case, le logge e le torri dei Pallavicini, dei Guarachi, dei Morchi, dei Ceba, degli Spinola, dei Falamonica, dei Grimaldi, dei Dentuti e degli Ardimenti. Qui erano le stanze dei Sardena, la *statio sardenarum* della quale è men-

Progetto di *Cortina* fra Ponte Calvi e la Darsena

zione in atto del 27 giugno 1251. Uno stretto vicolo che dalla via diritta dei Gentili, or via San Luca, metteva al lido del mare ed era confine, 1187, alla giurisdizione parrocchiale della basilica di San Siro, s'intitolava altresì dai Sardena ([44]). Casato, parecchi membri del quale coprirono alte cariche pubbliche ed ebbero eziandio possessi nella contrada di San Giorgio, sulle alture di Murteto, ove stava una torre detta appunto dei Sardena, ed avean case nel colle di S. Andrea, ove un vicolo s'intitolava pure da essi, e questo più esattamente era detto *de Sardinea*. Una carta del 5 agosto 1295 che menziona un Guglielmo Sardena de Mari, ci dimostra trattarsi di un solo casato. E dei possessi ch'essi avevano in questi dintorni reca evidente prova la già accennata piazza detta « de Mari » ed anche « marmorea »; la quale spaziava in contiguità della Reba e della Zecca dianzi citate ([45]).

Lungo la Ripa interposta tra il Ponte degli Spinola e quello dei Calvi, avevano bottega numerosi venditori di utensili in vetro e di stoviglie, cui un ordine del maggio 1578 vietava di tener fuori della bottega siffatta merce ove questa occupasse lo spazio pubblico per più di due palmi. Un decreto poi del 9 giugno stesso anno, inibiva ad essi di impedire a chiunque il raccogliere l'alga che il mare rigettava nella spiaggetta spaziante loro di contro. La spiaggetta cioè indicata col nome degli Spinola o del Ponte Spinola, perchè prossima a questo. Ivi presso, avevano eziandio officina gli scultori o *piccapietra*, com'eran detti allora. E perchè nel lavorare i marmi e le pietre ne cadevano schegge nelle vicine acque del Porto, a detrimento del fondo di questo, e con pericolo di offendere gli occhi ai viandanti, il governo con decreti del 15 marzo 1532, 5 maggio 1547, 22 maggio 1577, 12 novembre 1578 e 10 luglio 1587, imponeva ai medesimi di collocare una griglia od una tela innanzi alla porta delle loro officine ([46]).

Nelle vicinanze della Chiesa di San Pancrazio e del vicolo detto del Basilisco, in ricordo del noto miracolo attribuito a San Siro, vicolo che metteva esso pure alla riva del mare, avevano stanza e torre i Gattilusio, casato che fu signore di Eno, di Metellino, di Samotracia e di più altri luoghi dell'arcipelago greco, e che noverò tra suoi quel Luchetto, trovatore e poeta in provenzale, vissuto nel secolo XIII, che coprì importanti cariche pubbliche in patria e fuori. Il Luchetto Gattilusio possedeva pure, fuori porta S. Andrea, come si legge in atto del not. Simone di Albaro, Reg. 1, Parte II, f. 133.

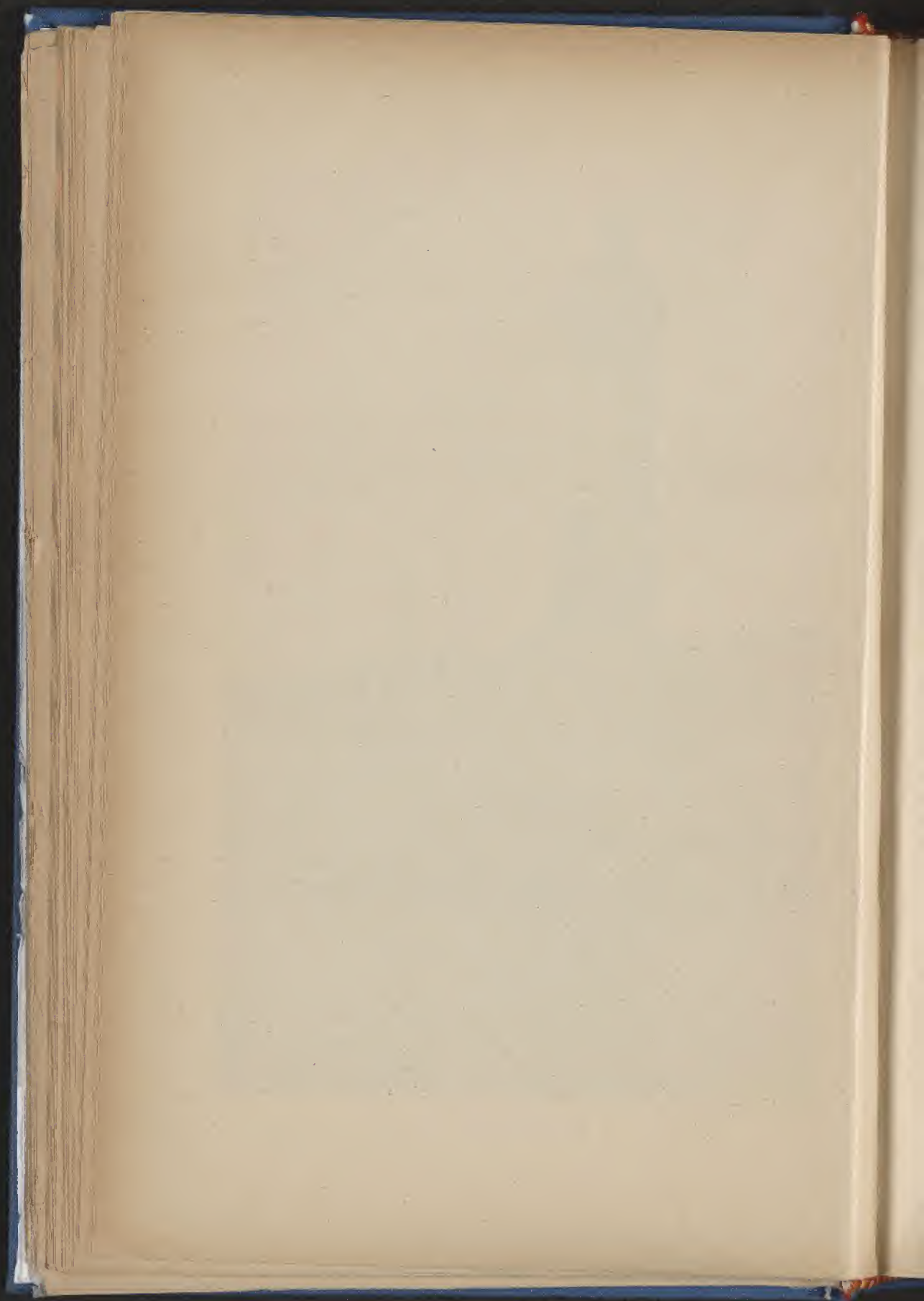
Presso al Ponte dei Calvi metteva foce il « Fossatello » ossia il piccolo rivo che raccoglieva le acque della Vallechiara o Vallicella di Carbonara, nota altresì col nome di « Pastureza » ([47]). Rivo che adimandosi dalla destra falda del Monte Albano, ove poi sorse il Castelletto, scorreva allo scoperto ancora in tempi non molto lontani, e che inalveato più tardi

entro di argini e coperto con volta, lasciava il proprio nome alla strada, poi detta dei Lomellini, ed alla piccola piazza che tuttodì lo conserva.

Lungo la via predetta, che in atto del 1308 è menzionata col titolo di *carrubeus rectus fossatelli,* perchè non ancora abbellita dagli edificî erettivi dai Lomellini, stavano più case in legno a quella data e vi durarono qualche tempo dopo.

Circoscritto tra il Fossatello, che in carte del secolo XII vediam anche chiamato *flumen sancti Pancratii,* ed il rivo di Carbonara detto altresì di Santa Savina, *flumen sancte Savine* od anche *sancte Fidei,* dalle omonime chiesuole erette presso la sua foce, spaziava il *Campus sancti Marcellini,* l'odierno « Campo » così chiamato dal piccolo tempio seduto superiormente alla ripa e intitolato a questo santo. Nell'anno 1036 una vasta parte del campo consisteva tuttavia in prati, vigne e terre coltivabili. Di ciò informa un atto di cessione di un fondo posto nelle circostanze di S. Savina; confini del quale erano: il precitato *flumen sancti Pancratii,* la vigna di Godone *cum casis et massariciis* ed il lido del mare, coi relativi scali.

Nel Campo, la cui parte occidentale tolse poi a dirsi *contrata campi porte Vacarum,* dalla vicina Porta dei Vacca, ebbero casa e torre i Piccamiglio ed anche i de Zerbi, ad un de' quali, Giovanni, vivente nel secolo XV, si volle attribuire il merito d'essere stato l'inventore degli *agogliotti,* ossia di quei perni o spine che infissi nelle femminelle del timone, lo tengono fermo a posto, lasciandolo però girare a destra o sinistra mediante l'aggiaccio o barra che lo governa [48]. Senonchè il decreto sul quale si fondò questa falsa asserzione, troppe volte ripetuta, tacendo che parla di un Giovanni Zerbino e non de Zerbi, non lo dice punto inventore, ma semplicemente unico fabbro in Genova di tali agugliotti: *unicum magistrum in hac civitate ad perficiendum et laborandum agugias navium,*

Lanternino

galearum, ecc., e fu soltanto per questa ragione e non per altra che venne dichiarato esente da qualunque imposta ([49]). E che così fosse lo conferma il paziente raccoglitore di memorie storiche G. B. Cicala, laddove all'anno 1437, scrive: « Giovanni Zerbino e figli Opizzino e Bernardo, fatti franchi per lavorar le agogie di galere e di navi ». E si noti ancora, fatti franchi dietro lor supplica, perchè poveri, mentre i De Zerbi, possedevano case e torre ed erano agiatissimi.

Case, logge e torri nel Campo possedettero altresì i Ghisolfi, divenuti poi Signori di Metellino e della penisola di Taman all'ingresso del mare di Azoff. Quindi ancora gl'Invrea, i Carmagnola e più altri, compreso i Cibo, un dei quali, Giovanni Battista, figlio di Arano, nel 1484, saliva il trono pontificio col nome di Innocenzo VIII ([50]).

Inferiormente alla regione del Campo protendevasi la « Spiaggetta dei Rebuffi », così detta dalla famiglia che vi possedeva parecchie case di contro; spiaggetta alla quale si discendeva per mezzo di apposita scala di cui fa menzione Giovanni Stella all'anno 1428. Un proclama del 10 aprile 1500 proibiva di cavar zavorra dai ponti ed altre circostanze del Porto « salvo de la piagia de la scaleta de la porta de li vacha ». Era esso infatti il punto ove il mare durante le tempeste adunava maggior quantità di ghiaia e di detriti, il perchè a scavar questi vi si costruiva sovente un piccolo ponte in legno, che si toglieva tostochè vi si era operato il lavoro di espurgazione. E che la detta spiaggia fosse abbastanza vasta e in tempi relativamente non molto lontani ce ne assicura un proclama del 21 aprile 1583, con che si vietava il trarvi a secco *lembi* per racconciarli e spalmarli. Ciò non tanto per l'ingombro della stessa, quanto per il rumore assordante prodotto dai calafati e per il fumo sprigionantesi dal fuoco che serviva a dar carena ed a liquefare la pece. La quale ultima esalando acre odore recava molestia agli abitanti del vicinato. Vi si

permetteva però il lavoro di demolizione delle navi, siccome ne porge esempio un decreto del settembre 1589, concedente ad Antonio Picimbono di scomporre e rompere *dirimi et frangi facere*, un suo lembo vecchio *in littore seu plageta Rebufforum.*

Un ordine infine del 19 agosto 1619 che imponeva di chiudere certe porte esistenti nel luogo detto « giareta », in vicinanza del Campo, per le quali si aveva libera comunicazione con il Porto, ci conferma come i nomi di *giareta*, di *littus* e di *plageta* avessero un medesimo significato; infatti la *giareta in vicinia Campi*, altro non era che la « spiaggetta », *plageta*, dei *Rebuffi* ([51]). La costruzione fatta intorno al 1638 della cortina murale Civica tra il Ponte dei Calvi e la Darsina, costruzione eseguita su pali in mare, come già si era fatto tra i Ponti della Mercanzia (Reale) e quello degli Spinola, 1611, e tra questo e il menzionato dei Calvi, fece quasi scomparire la spiaggia o *glareta* lungo tutto il tratto lambente la regione del citato Campo ([52]). Infatti quando nel 1754 fu fatto divieto a barcaiuoli di trarre a secco sulle calate, sui ponti e le spiagge dentro del Porto, le loro barche per ispalmarle, essi con loro supplica del 31 agosto detto anno domandano, ed ottengono, di poter far ciò « su la piccola spiaggetta esistente nel angolo delle muragliette attigue al molino della darsina, quale spiaggetta, dicevano essi, forma una piccola striscia di arena al più delle volte anche coperta dal mare, chè appena serve loro in tempo d'estate per poterle nettare ».

Della via lungo la Ripa di San Pancrazio e del Campo, dei paramuri e pilastri a mare e degli archi o volte sopra la stessa, ci porge memoria un lodo dei Consoli del Comune del 7 gennaio 1134, mercè il quale concedevano a Melchiorre Negrone, Ansaldo Crispino, Ottone Cigliobianco, Ogerio de Mari e Gandolfo Bonvicino di ampliare, sporgendo in fuori su pilastri e paramuri le loro case poste lungo la Ripa predetta ([53]). Concessioni delle quali abbiamo altri esempi in quella fatta

il dì 8 luglio 1468 a Cristoforo Cabella, il 10 febbraio 1495 a Francesco Cibo, il 21 gennaio 1498 a Battista Panigassio, addì 20 dicembre 1502 a Gerolamo Invrea, e quindi, 31 gennaio 1508, a Gerolamo Salvo; il qual' ultimo domandava altresì di poter fondare al di là dei citati pilastri, e per quanto spaziava la fronte della sua casa, un nuovo muro in mare nel modo che già era stato permesso ad altri, e di costruire alcune botteghe nello spazio richiesto.

Nel 1509, 19 luglio, si concedeva pure a Gio. Piuma di costruire un pilastro in mare ad effetto di ampliare una sua bottega posta *prope rippa maris contiguam celis positis iuxta pontem calvorum.*

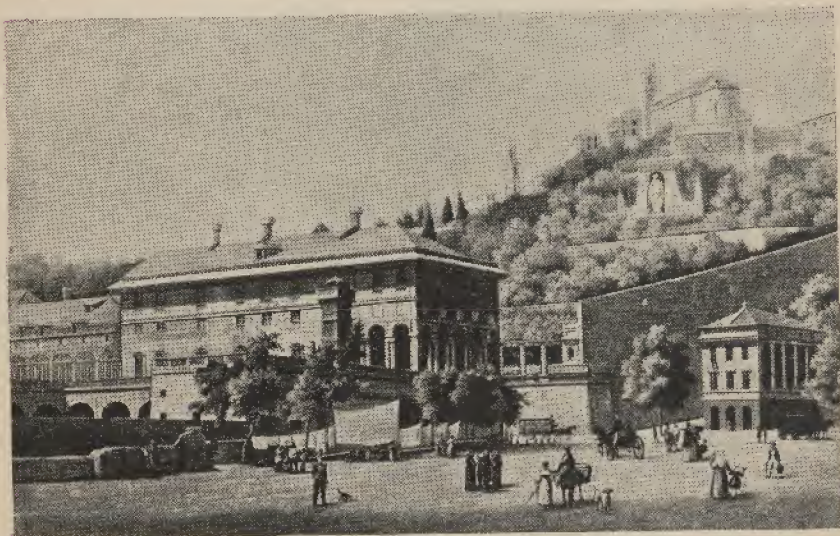
Diciotto anni dopo, 1527, addì 15 febbraio, si permetteva a Domenico da Caranca, maestro d'Antelamo, di fabbricare in suolo pubblico e presso la fontana di San Marcellino, una bottega con sovrapposte camere, erigendo appositi pilastri al lido del mare, verso il Ponte dei Calvi, e spingendosi in retta linea *ad muros cellarum sive latrinarum pontis Calvorum* ([54]). Taccio poi di tante altre simili concessioni, potendo dalle sopra riferite farci un sufficiente concetto delle condizioni della Ripa e negli anni ridetti e nei tempi anteriori.

Più a occidente e dove in origine metteva foce all'aperto il Rivo di Carbonara, e al di qua dello stesso, nel 1155 faceva capo la cinta murale civica cominciata in quell'anno; la Ripa, ugualmente che il rivo predetto, s'appellavano di santa Fede, dal prossimo tempio sacro alla santa Vergine lombarda ([55]); e non sono rari i documenti medioevali che menzionano detta Ripa anche col predicato di *Ripa porte Vacarum* dalla vicina Porta civica così chiamata dai Vacca che possedevano ivi presso prima ancora che vi si costruisse la cinta e la Porta anzidette. Già nel 1142 Arnaldo Vacca aveva comprato dall'Abbate di San Siro, una terra posta *in fosato de sancta fide.* Altre carte chiamano questa Ripa col nome

di *ripa machairoliorum* ossia dei « maccairolii », artigiani che lavoravano lane e panni di qualità inferiore ([56]). I quali assieme agli untori ed ai *cordoanerii*, due rami dell'industria dei *confectores et seu afaitatores pilaminum*, ossia dei conciatori di pelli, avevano presa stanza in quei dintorni e specialmente nella regione detta tuttodi di Untoria ed in quella chiamata del Roso ([57]). Ed anzi come la prima di esse prese a denominarsi dagli untori che vi avevano le loro officine, così è a credere che la seconda togliesse appunto un tal nome dalla consuetudine che detti conciatori avevano di stendere per quelle vie e piazze il *roso*, ossia corteccia di quercia, sminuzzata e macinata, di che valevansi per la loro industria. Gli untori come invece dissi avevano stanza in una parte del Campo, detta perciò « Untoria » od « Unzeria » ; una delle Conestagie della Campagna del Borgo della città. Un vicolo che dalla via dei Lomellini mette al centro del Campo s'intitola tuttodi col nome di « Untoria ».

Aggiungerò che gli « Untori », i quali valevansi di sugna, o come è scritto in vecchie carte, di *asungia*, dovettero stabilirsi in detto luogo prima ancora che la cinta murale civica del 1155 chiudesse il Campo al di dentro, dividendoli così dai loro compagni d'industria, i *confectores*. Quanto ai *cordoanerii*, il loro nome stesso c'informa chiaramente ch'essi preparavano le « cordovane », le pelli cioè di capra e di agnello, conciate all'uso di Cordova in Ispagna.

A meglio chiarire la topografia dei dintorni della Porta dei Vacca, gioverà ricordare un atto del 1610, così dicente: *Molendina dua cum domo sita Januae in contracta Portae Vaccarum aedificata supra fontem seu cisternam commune qua datur aqua aqueductus comunis per canonos, quibus molendinis cohaeret antea via publica, retro litus maris, ab uno latere magazena officii sancti Georgij salis et ab alio latere domus cum taberna artis macheriorum.*

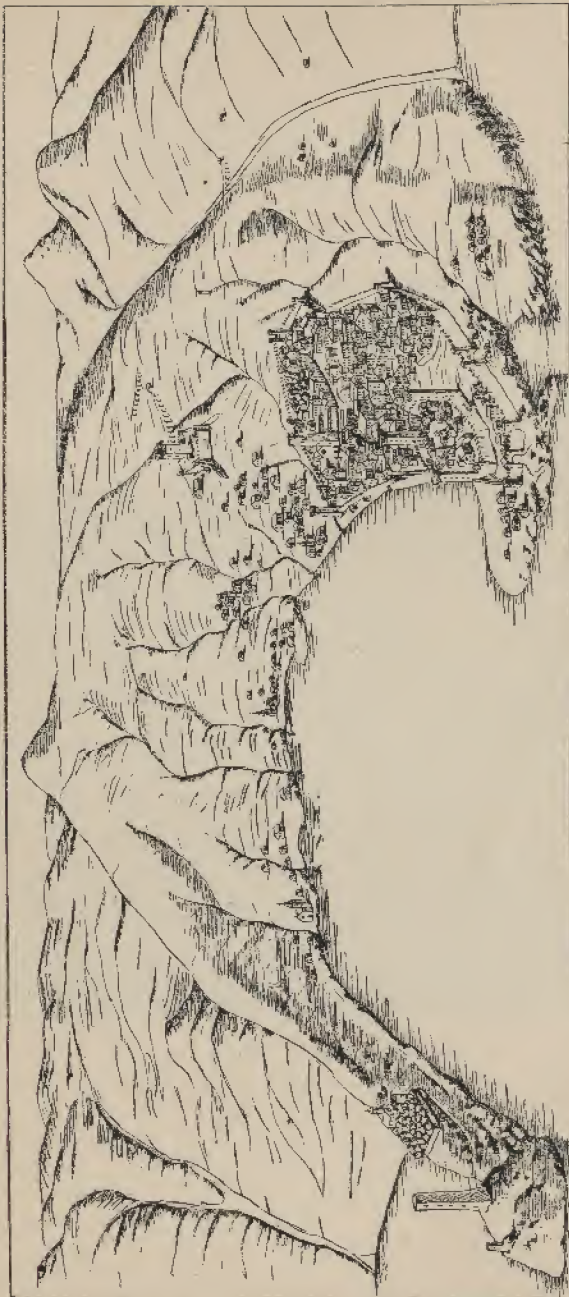
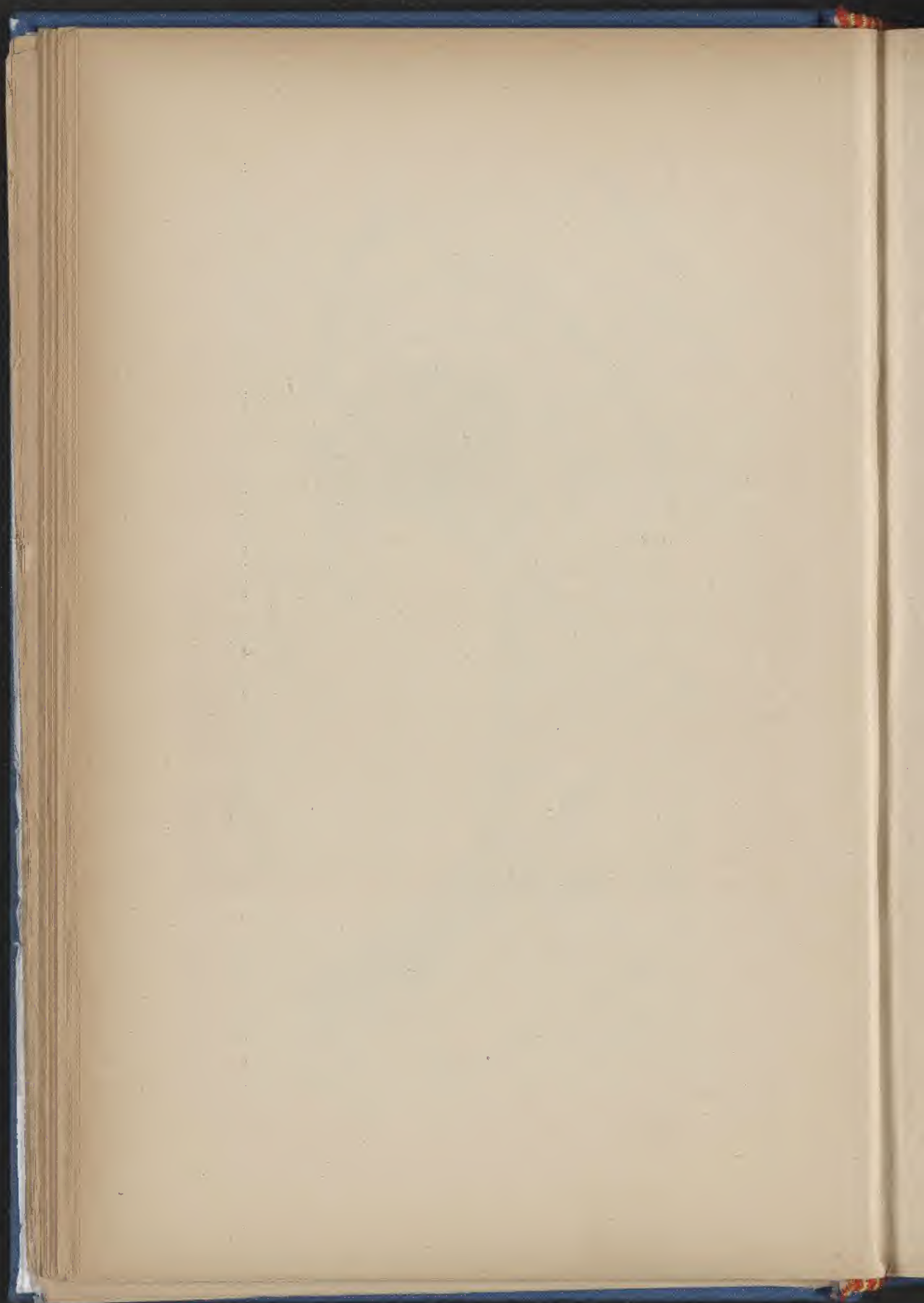
Dalla predetta foce del rivo di Carbonara la spiaggia del mare protraevasi dolce e arenosa verso occidente, intersecata da due altri rivi, quello di Bocca di Bo, *Buccebovis*, e dall'altro di Lembregaria, *fossatus Lembregarie sive Oregine*, poi detto di S. Ugo; allo sbocco del quale i Cavalieri Gerosolimitani erigevano un tempio dedicandolo al Santo Sepolcro; tempio in dorso al quale non molto dopo veniva eretto un secondo intitolato a San Giovanni.

Piazza Principe e Porta S. Tomaso al principio dello scorso secolo

A monte della detta spiaggia stendevansi in origine vasti prati chiamati volgarmente col nome di « Prè »; titolo con che s'appella tuttodì l'intera regione, sebben ridotti poi ad orti e giardini e popolati infine di modesti edificî, di mano in mano che artieri e marinai vi stabilivano lor dimora. Edificî demoliti poi in parte per lo spianamento degli scali fattivi poco dopo la metà del secolo XII. Qui al lido di questa aprica ed ampia regione vedremo costruire le due Darsene, quella

del vino, e l'altra interiore delle galere; e al di là di questa l'Arsenale per la costruzione e racconcio delle navi e delle triremi del Comune (58).

Al di là ancora stendeasi la *glanea* o *plagia sancti Johannis*, la spiaggia cioè di San Giovanni; e ad occidente di questa chiudeva la regione di Prè il Capo d'arena, *Caput arene*, dal quale aveva nome in ispecial modo, la chiesa di San Tommaso che sedeva sull'estremo lembo del Capo stesso (59).

A cavaliere del soprastante poggio la cui cresta aveva nome di « costa di Cornigianello » sorgeva un tempio sacro all'arcangelo San Michele, tempio noto già per carte del secolo X, e lungo il dorso del poggio stesso correvano le mura civiche, erette intorno alla metà del secolo XIV; da dove adimavansi al citato Capo d'arena. Per siffatta costruzione veniva demolita quasi totalmente la precitata chiesa di San Michele, e rimaneva chiuso al di dentro della nuova cinta murale un antico Palazzo, detto di San Tommaso, cui erano annessi artistiche logge e spaziosi giardini, ombreggiati da alberi d'arancio e adorni di marmoree fontane. Palazzo appartenuto dapprima al Comune, che lo faceva restaurare ed ampliare nell'anno 1368, e otto anni dopo proprietà di Pietro da Campofregoso, il vincitore di Cipro, che l'aveva avuto in dono dal Comune stesso; indi da Paolo di questo casato venduto, 1494, al cardinale Giuliano Della Rovere, poi Papa Giulio II. Passato più tardi, 1534, in possesso del capitano Antonio D'Oria, stava questi appunto in via di ampliarlo e di maggiormente abbellirlo, allorchè nel 1539 dovette a malincuore cederlo al Governo che lo faceva spianare per far largo a più perfette munizioni della città. Da quel giorno l'area già occupata dal nobile edificio veniva indicata col nome di « Vacuo o Prato del Palazzo » (60). Del punto esatto poi in che esso sorgeva ci porge notizia un decreto del 13 gennaio 1468, con che la Signoria concedeva agli uomini del Borgo di

Veduta di Genova del Secolo XII (Ricostruzione del Cevasco)

La città è rappresentata nel primo cerchio delle sue mura che rinchiude il *Castello*, a mare, e San Lorenzo. Sull'area della rada che divenne in seguito il Porto l'A. accennò le Chiese di San Siro e San Tomaso e sul Promontorio a ponente, la Lanterna.

San Tommaso « *logiandi in logia palatii Fregosorum sita in ipso burgo et ante ecclesiam sancti Thome ;* di poter cioè adunarsi nella loggia del detto palazzo posta di contro alla chiesa di San Tommaso.

S. Tomaso e Bastione

Di un' altra loggia nel palazzo stesso, detta la grande e volta ad oriente, *logia magna adversus orientem* è menzione in carta del 18 settembre 1499.

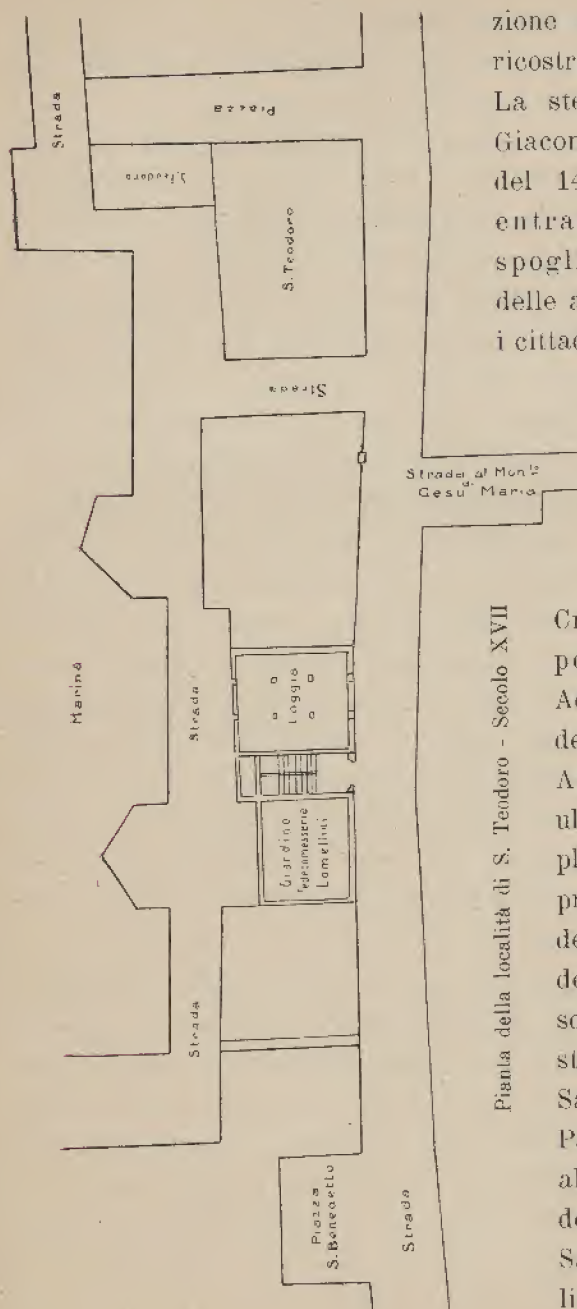
Prima che la cinta murale civica, cominciata nel 1345 e compiuta due anni dopo, chiudesse al di dentro quanto come dal Castelletto e dalla Porta dei Vacca al Capo d' arena,

epperciò anche il Borgo di San Tommaso, la via pubblica che continuava verso Fassolo passava per una Porta turrita detta appunto di San Tommaso. Porta priva però di baluardi o cortine, giacchè l' asperità del passo, repente e sassoso, suppliva ad artificiali munizioni, tanto più che la torre di detta porta sorgeva quasi al ciglio della rupe e la via ne usciva varcando un ponte, non molto discosto dalla porta stessa. Del ponte è ricordo nel lodo dei Consoli del Comune dell' aprile 1152 con che si vietava di vendere carni macellate « *a ponte sancti Thome usque ad sanctum Stephanum*, e cioè dal detto ponte sino alla chiesa di S. Stefano.

Una deliberazione della signoria, in data del 21 luglio 1490, con che s' incaricava l' Ufficio di moneta di provvedere alla riparazione di detta via, accenna altresì alla Torre precitata al cui fianco era una casetta ad uso dei custodi, ed al ponte fuori di detta Porta, che pur si ordinava di riparare perchè guasto dalla vecchiezza e dal continuo transito.

Ivi, infatti, e poco più inferiormente, metteva foce il rivo di San Tommaso, *fossatus magnus sancti Thome*, come è indicato in atto del 1473, e che in più carte è anche chiamato col nome di « fossato del Malpasso » ([61]).

Al di là di questo spaziava l' aprica e ridente regione di Fassolo, detta il Paradiso, lambita ai piedi dal mare e tagliata in vicinanza di esso dalla via pubblica, cui Andrea D' Oria, correndo il 1512, mutava il corso costruendola più a monte, e guadagnando sulla scogliosa spiaggia gran parte dell' area dei suoi giardini, eretto ed ingrandito ch' ebbe il sontuoso palazzo in che ospitavano Carlo V e più altri sovrani. Un ponte o scalo di approdo formato a proprie spese dal citato D' Oria porgeva mediante una scala facile accesso alla nobile magione ([62]).

A occidente di questa sorgeva già il cenobio sacro a San Benedetto e la Loggia pubblica di Fassolo di che è men-

Pianta della località di S. Teodoro - Secolo XVII

zione in atto del 1371, ricostruita poi nel 1443. La stessa in che Gian Giacomo Spinola, la sera del 14 novembre 1462, entrato armata mano, spogliava delle borse, delle anella e dei beretti i cittadini ivi congregatisi a veglia. Contiguo ad essa era un ospedale, *Domus hospitalitatis*, ad uso dei pellegrini e intitolato a San Cristoforo. Quindi i possedimenti degli Adorno, dei Di Negro, dei Lomellini, e degli Airolo; dai' quali ultimi s'intitolava la plaga superiore, in prossimità dell' altra denominata di Caldeto o Gardeto ove sorse il tuttodì esistente monastero di San Francesco da Paola. Poi di contro alle ville e case predette la chiesa di San Teodoro, demolita nel 1870; seduta

già su di scogli al lido del mare, si che le onde di questo, nel 1596, ne avevano talmente scalzate le fondamenta da porla in pericolo di rovinare [63].

Dopo Fassolo s'incontrava il rivo di Promontorio, presso alla cui foce nel 1150 veniva eretto un tempio intitolato a San Lazzaro, con annesso ospedale che raccoglieva gl'infermi di lebbra. Dalla cupa e gemina valle del detto rivo, nella quale in tempi a noi sconosciuti s'aprivano le cave di pietra nera, detta appunto di Promontorio, di che gli scultori o *piccapietra*, valevansi per formar bassorilievi, cornici, mensole, stipiti, architravi ed altro, onde oggi ancora vediamo adorni più edifici medioevali della città nostra, sgorgavano copiose acque, fluenti per sassoso letto al mare [64]. Le quali convogliate in appositi canali ad alimentare un pubblico abbeveratoio, costruito allato alla via, venivano poi dal Comune concedute in parte al precitato Ospedale, siccome risulta da un rescritto del 22 settembre 1294. « Acquedotto pubblico che dal fossato di Promontorio conduce l'acqua al beveratorio pubblico a Santo Lazaro », si legge ancora in nota dell'anno 1611 e sotto la data del 14 ottobre, nel Cartulario dei Padri del Comune per occasione delle spese fatte nei restauri operativi. Il titolo di « Rivo di San Lazzaro » non l'ebbe però che dopo la costruzione della cinta murale civica ordinata ed iniziata nel 1626. Con essa infatti rimasta fuori la chiesa parrocchiale ed il circostante abitato, mentre questi conservavano il vecchio nome di Promontorio, la parte invece dello stesso colle e l'abitato rinserrati al di dentro delle nuove mura, spogliandosi dell'antico titolo cominciarono a dirsi da Santa Maria degli Angeli, dall'omonimo monastero cioè ivi allora esistente. Di tal modo il predicato di « Promontorio » emigrava a poco a poco fuori città, e il rivo e la valle presero a dirsi di « San Lazzaro ».

Presso il citato ospedale un ponte, ricordato già in carte del secolo XII col nome di Ponte Clericolio o di *pons clericorum*, porgeva tragitto alla opposta sponda del rivo stesso, alla cui foce le alluvioni avevano formata una piccola spiaggia ([65]).

Ivi presso transitava la via romana che dalla città spingendosi fino al Capo di Faro, girato che aveva questo, incurvavasi tosto a tergo della terra di Sampierdarena, biforcandosi quindi in due rami. Un de' quali, la via Aurelia, varcato che aveva il Torrente Polcevera, continuava lungo la Riviera occidentale, mentre l'altro, la via Postumia, addentrandosi a ritroso del citato torrente raggiungeva il giogo o valico dell'Appennino, da ove adimavasi per la valle dello Scrivia a Libarna, Tortona ed oltre ([66]). Ma qui, in tempi men lontani, detta via, innanzi che varcare il rivo di San Lazzaro, correndo incassata tra l'edificio dell'Ospedale stesso e le scoscese rocce che si elevano a monte, passava sotto un robusto arco in muratura, munito di imposta; la Porta di San Lazzaro, cioè, di cui parla il Giustiniani e della quale è già menzione nel Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo per l'anno 1340, a cagione di risarcimenti fatti alla stessa di quel tempo.

Chiappella.

Al di là del rivo di S. Lazzaro, o meglio della sua foce, la falda orientale del Promontorio, che or diciamo di San Benigno, tuffavasi in origine ripida e scogliosa nelle acque del mare, il Porto odierno, ed in linea quasi uniforme fino al Capo di Faro. E che fosse ripida e scogliosa ne fanno fede parecchie petizioni con che alcuni cittadini aventi poderi lungh'essa richiedevano di poter costruire in dorso agli scogli emergenti dal mare od all'orlo del medesimo. Ne informa un decreto del 21 luglio 1489 in vigor del quale i Padri del

Comune locavano ad Antonio Crosa certo spazio pubblico alla Chiappella « presso la ripa del mare sopra uno scopulo » per erigervi una casa a di lui dimora. Così del pari lo prova la concessione fatta nel 1672 ad Antonio Maria Govi di formare un vivaio di ostriche tra San Lazzaro ed il Molo nuovo; domanda e concessione che presumono l'esistenza di un lido scoglioso.

Dicevasi questo tratto col nome di Chiappella ed anche dell'Oliva, e con tali nomi si indicava fino ai pressi della chiesa di San Benigno. Ce ne istruisce un ordine del 10 febbraio 1593, con che i Padri del Comune ingiungevano a Gio. Battista Serra di smettere da certi lavori di scavo da esso intrapresi in una sua villa posta: *in loco nuncupato l'Oliva, propre ecclesiam sancti Benigni*. Ivi, è noto, passava la via romana che metteva al capo di Faro ossia del Promontorio: *strata olive per quam itur ad caput farii*. Ne fa pur fede un atto del 29 gennaio 1451, con che Francesco Morchio affittando a Luchino Torriglia due case, le dice situate: *ad clapelam prope ecclesiam sancti Benigni in strata romana*. Chè mentre col nome di Oliva si chiamava una parte soltanto della regione, quello di Chiappella, invece era attribuito a tutta la plaga spaziante da San Lazzaro a San Benigno. Così in atto del 3 febbraio 1448, relativo ad una immagine del Santo Beda, dipinta per i monaci di quest'ultima chiesa da Giovanni Montorfano da Milano, si legge che era stata ordinata per un certo altare: *monasterii sancti Benigni de villa clapele*.

Tra le varie famiglie che possedevano alla Chiappella, sul declinare del secolo XVI, figurava quella dei Vertema, la stessa forse, come sospettava il chiaro Desimoni, che annoverò tra i suoi membri quel Lodovico, Bolognese d'origine, celebre e noto per i suoi viaggi in Arabia, in Africa e nelle Indie ([67]). E va ricordato come nel 1575 Gian Maria Vertema domandasse di poter rettilineare il muro della villa che pos-

sedeva in detto luogo dell' Oliva, obbligandosi di fare in modo che « a quanti transitavano per la via Romea di Cò di Faro non restasse impedita la veduta del porto e della città [68].

Infatti del panorama che l' annalista Giustiniani ricordava come uno dei tre più belli del mondo, non si voleva fosse tolta la vista ai cittadini ed a quanti altri transitavano per quella via. E già nel 1470 allorquando Gio. di Moneglia, esimio dottore in medicina, il quale possedeva villa e palazzo a fianco ed inferiormente alla via stessa, richiedeva la Signoria di poter alzare un muro per clausura del citato suo podere, ne otteneva la permissione, a patto però: che il muro erigendo non misurasse in altezza più di cinque palmi e mezzo, affinchè appunto non impedisse l' aspetto del mare ai viandanti. Così nel 1551 allorchè Vincenzo Fiesco Botto aveva fatto cingere con più alta muraglia la sua villa posta pure inferiormente alla via stessa, lo si obbligava a demolire il maggiore alzamento fatto, affinchè non togliesse la vista del porto e della città [69].

In seguito alla costruzione della cinta murale civica innalzata nel 1626, l' antica via romana restò chiusa, e cinquant' anni dopo, 27 novembre 1676, Desiderio de Barbieri che vi possedeva a fianco, ne acquistava il tratto prossimo e interiore alla cinta predetta, aggregandolo al proprio podere.

Nel 1750 e in occasione dell' apertura di una cava di pietre, dovendosi tagliare un tratto della detta strada, si deliberava di supplire al passaggio mediante un ponte in muratura; pel quale sebben cominciate tosto le pile, non venivano però condotte a perfezione che dopo più che un trentennio, ponendo invece sovresse dei tavoloni ad uso dei pochi villeggianti e dei monaci di San Benigno affinchè potessero accedere alle loro abitazioni.

Il corso della citata via romana fu troncato in parte dall' apertavi lapidicina, nota da più secoli col nome di cava

della Chiappella. E la via stessa saliva a girare il capo del Promontorio a monte della Torre del Faro, dove sappiamo che metteva un braccio alla Torre stessa, mentre la via maestra proseguiva per il lato occidentale del Promontorio e percorrendone la falda poi detta « la Coscia » s'adimava a Sampierdarena col nome di calata di Calandrino (70).

Lungo la precitata via romana e dal lato di occidente del Promontorio stesso, presso al piede della Torre, sorgeva un ospedale, di che è menzione già in atto del 1161 e proprietà dei monaci di San Benigno, come si scorge da un atto del 29 ottobre 1225, con che l'abbate loro concedeva a maestro Alberto Urigoso di cavar pietre nel possesso di detti monaci *ab hospitali dicti monasterii usque ad mare*.

Prossima al citato Ospedale era una Loggia pubblica, per rifugio dei viandanti, atterrata poi sul cadere del 1562; costruendone una nuova e identica nelle forme, non molto discosto.

Più in basso infine e sopra di una prominenza dell'estremo capo del Promontorio, tra la Torre del Faro ed il mare, stavano rizzate le forche per giustiziarvi i rei.

Superiormente sorgeva il severo tempio sacro a San Benigno, dal quale tolse a dirsi l'estrema parte del ridetto Promontorio e la costiera verso settentrione ove percorreva altra via nota fin da secoli anteriori al XIII coll'appellativo di « Crosa del malconsiglio » : *via sive crosa mali consilii;* via forse così chiamata perchè sebben più breve, assai disagevole, come sembra indicare una supplica presentata il 6 giugno 1551, dai monaci di San Benigno. I quali lamentando la usurpazione dei loro possessi in questa regione, accennavano al mutato corso dell'antica via *que prius non sine magno labore et periculis ascendebat a Clapella per via mali consilij ad ruverascum et inde ad sanctum bartholomeum et inde ad sanctum petrum de arena* (71).

Fu sulle rovine della predetta chiesa ed annesso monastero di San Benigno, che intorno alla metà del secolo scorso, si innalzavano le grandi caserme che ne conservano il nome, non rimanendo dei sacri edificî che la sola torre campanaria; la quale smozzata dei suoi pinacoli servì dapprima ad uso di stazione telegrafica, sistema Chappe, ed è oggi ridotta ad ufficio di Semaforo.

Prima di avviarci oltre, ricorderò come nei pressi della Chiappella, correndo il secolo XVI, fiorisse una fabbrica di stoviglie che per insegna della stessa portavano impressa la torre della Lanterna; per distinguerle forse da quelle delle fornaci di Francesco e di Tommaso da Pesaro, che avevano officina fuori la Porta civica dell' Arco, e da quelle dei fratelli Ricci che avevano fabbrica all' Acquasola ([72]). Un' altra fabbrica, e questa di archibugi, esisteva alla Chiappella di quel tempo, giacchè per leggi del governo ne era allora proibita la manifattura dentro le mura della città ([73]).

Della torre della Lanterna avrò a dire diffusamente parlando dei Fari del Porto. Accennerò qui nonpertanto come essa giovasse eziandio, e più fiate, a difesa avanzata della città, prestandosi a ciò molto opportunamente la sua positura ed il luogo stesso.

Del che in prova, tacendo dei molti fatti guerreschi avvenuti in questo punto e delle fortificazioni temporanee, rizzatevi in passato, rammenterò appena i doppî rivellini innalzativi nel 1323 e specialmente la erezione ivi fatta nel 1507, d' ordine di re Luigi XII di Francia, della celebre fortezza detta « la Briglia ». Erezione che ricorda quanto già un cinque lustri prima, 1483, aveva proposto certo Morello da Parma al duca Gian Galeazzo di Milano. « Et de verso sera (cioè ad occidente di Genova), scriveva il Morello al precitato Duca, si ti è Codefà chi è uno schoio che va grandamente in mare, e questo schoio si è circondato (dal mare) da tri canti

(lati) e non con gran spexa se ysolaria: e qui se po fare la più forte rocha che sia in questo mondo: e qui soto questa rocha conviene passare a chi vene da Polcevera et de Lombardia ». Continuando quindi ad esporre il suo disegno, recante eziandio la proposta di costruire un altro fortilizio presso a San Lazzaro « ove è la strada per la quale se va in Promontore et in Polcevera, zoè per queli da pedi (piedi) » incitava il Duca a deliberare siffatte costruzioni, conchiudendo col motto « et chi ha tempo non aspetti tempo » (74).

Del resto non fu primo il Morello a ideare un tal disegno. Già nel 1241 Marino Ebulis, vicario imperiale, movendo su Genova con grosso esercito composto di alessandrini, di pavesi, di tortonesi e di ribelli al Comune, proponevasi, disceso che fosse in Polcevera, costruire una bastita sul promontorio del capo di faro (75).

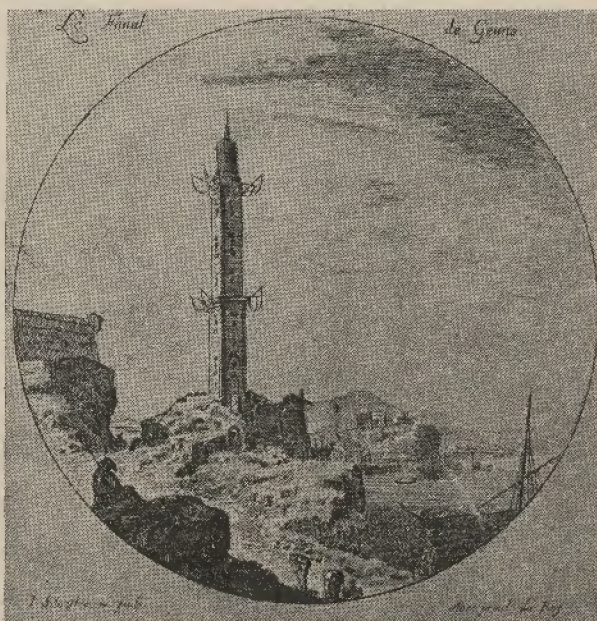
Saliamo ora in capo alla doppia Torre della Lanterna; al secondo ballatoio cioè, da ove lo sguardo spazia per l'incantevole golfo di Genova, circoscritto ad oriente dal severo profilo del monte di Portofino, e chiuso a occidente dal Capo Mele. Di qui possiamo tuttavia riconoscere facilmente quanto stava attorno al Porto e che abbiamo dianzi descritto. Là, infatti, cominciando dal lato del mare, e dove oggi spaziano larghe calate e vasti magazzini, possiamo immaginarci nelle sue linee spezzate, segnanti altrettante aggiunte, il grigio e stretto manufatto del vecchio Molo e le numerose navi ormeggiate al di dentro di esso. Più addietro e in capo alla penisola del Molo, ove sorge tuttodì la Porta civica eretta sui disegni di Galeazzo Alessi nel 1553, era la Loggia detta dei Greci, e nei pressi della esistente chiesuola di San Marco, il Palazzolo e gli antichi scali. Poi spaziava la goletta dei Cattanei o Mandraccio, colmato da appena pochi anni, coi detriti e le marne risultati dalla demolizione e dallo spianamento del Colle di S. Andrea. Altre golette possiamo immaginarci tra il

Ponte dei Cattanei, quello dei Chiavari e l'altro detto dei Legni, scomparsi le une e gli altri, quali in parte e quali interamente, per le costruzioni dei Forni pubblici dapprima, dei magazzini del Portofranco poi, e per le ampliazioni di quest' ultimi e delle attigue calate formatevi recentemente.

Il Palazzo di San Giorgio, già un tempo lambito dal mare, ne lo vediamo ora discosto pur esso buon tratto, in seguito agli accennati lavori. La vasta piazza del Caricamento ci rappresenta in parte il lido marino e in parte l'area dell'antica Piazza del pedaggio, di quella detta Marmorea, e degli scomparsi edificì della Reba, della Zecca e della Camera o residenza dei Padri del Comune. Più addentro vediamo ancora un buon tratto della via di Sottoripa; quel tratto cioè che dai pressi del precitato palazzo, correva insino al di là della foce del rivo di Carbonara, lambendo la vetusta chiesa di San Vittore ([76]), e spiccantisi dalla via stessa, inoltrarsi nelle acque del Porto i Ponti del Pedaggio, degli Spinola e dei Calvi e le interposte Golette. Dove oggi stendesi la via Carlo Alberto c' immaginiamo la Ripa, protendentesi in dolce curva e bagnata dall' onde marine, mollemente frangentesi nelle sue arene. E dolce e sottile continuava la spiaggia dalla foce del detto rivo insino al Capo d' arena, lambendo la regione di Prè, or percorsa dalla ridetta via Carlo Alberto, al cui labbro siedono, ove già dilagava il mare, i magazzini o *Docks*, detti della Darsina, perchè eretti sull'area delle due Darsine e dell' Arsenale.

Laddove sorgono gli ampi edificì dei Silos e della Dogana e corrono numerosi binarî della ferrovia, frangeva pure il mare inoltrandosi nell' insenatura del Capo d' Arena, nota più tardi col nome di « Seno di Santa Limbania ». Dal detto Capo poi, la Ripa del mare, che ripida e scogliosa protraevasi insino al Capo di Faro, interrotta soltanto dalla foce del Rivo di San Tommaso e da quello di San Lazzaro, scomparsa già in parte nel secolo XVII per i lavori della cinta murale marittima e

della via carrozzabile, è ora totalmente sepolta sotto alle vaste calate costruitevi di recente.

Così la città nostra col lento volger dei secoli, arricchitasi nei commerci e cresciuta di popolo, migliorava ed ingrandiva il suo natural Porto; ed ampliando a più riprese le proprie cinte murali, per estendersi al piano e inerpicarsi pe' clivi, murando ovunque sontuosi templi ed artistici palazzi, raggiungeva quel grado di dovizia e di bellezza onde gli venne titolo di « Superba ». Ed oggi gloriosa del suo splendido passato attende che i suoi figli la conducano a non meno fortunati destini.

NOTE.

(1) Così chiamavansi i capimastri od architetti, perchè originari della valle di Antelamo in quel di Como. In rogiti del 1296, leggiamo infatti: *Petrus Papinus, magister antelami de valle antelami de loco de Averna,* e *Petrus Verna filius Ioannis de Quiliano de valle antelami.*

(2) In nota di restauri operati a quest'ultima nel 1502, si legge: *pro expensis factis pro reparatione logiete superioris molis.*

(3) Dette logge erano generalmente al piano terreno. Tali appunto quelle dei Giustiniani in via Giustiniani, dei Cattanei in piazza dei Cattanei e dei Sauli nella piazza omonima presso Canneto. Di queste tre, or ridotte a magazzini, si ha la pianta in documenti relativi alle stesse.

(4) Un atto di locazione del 19 novembre 1680, ricorda un Filippo Campasso, strallerio.

La Piazza dell'Olmo è anche indicata come posta *in contrata Castri,* giacchè questa era regione confinante con quella del Molo.

(5) Nel 1539 presso la fonderia stessa il governo faceva erigere una ferriera, sulle fronti della quale Lorenzo Soranna dipingeva lo stemma del Comune, in mezzo a due àncore.

(6) Oltre il « palazzetto » il Comune possedeva pure nella regione del Molo una casa « *domus* » da non confondere collo stesso, e questa sorgeva in prossimità dei Macelli. Di essa si hanno ripetute menzioni, precipua tra le quali quella in atto del 1240, rogato appunto *in domo moduli Comunis Janue* (Arch. di Stato, Not. *Lanfranco, ad annum*).

(7) *Magistrato dell' Abbondanza. Conti diversi, 1565-627* ; 26 luglio 1568. In nota del fitto dovuto da Battista da Levanto, fabbricante di remi, si legge: *pro pensione loci plateole iuxta ecclesiam sancti Marci per contra palacietum Comunis.*

([8]) Con rescritto del 30 aprile 1648, ed in occasione di nuovi lavori fatti alla chiesa due anni prima, si permetteva al rettore della medesima di chiudere il portico esistente in faccia alla porta precitata, giacchè da un' inspezione fatta si era riconosciuta in quel luogo la preesistenza di un cimitero. Il *porticus sancti marchi* ricordato in atto del 10 maggio 1224.

([9]) *Magistrato dell'Abbondanza. Conti diversi, 1565-627.* 1565, 11 maggio e 1566, 9 dicembre, *Cristophorus de Grassis, pictor..... pro eius mercede pingendi pallacietum lib. cxx.* (Lire 125).

Il Palazzetto venne ridotto in sette magazzini, de' quali tre denominati primo, secondo e terzo, presso la scala, e quattro, distinti pure in ordine numerico e detti inferiori. Superiormente era la sede dell' Ufficio. Dal *Cart.* poi del 1694, f. 29, e, nel conto *stabili diversi*, si ha « Magazeno a San Marco edificato nel 1565 L. 110,258. 13. 4 », e cioè la somma che era costato.

Per maggiori notizie, vedi F. Podestà, *Il Palazzetto del Comune al Molo,* in « Rivista Ligure », 1910, fasc. II., p. 41.

([10]) Della casa o *Domus moduli Comunis Janue* è ricordo in atti del notaro Lanfranco, anno 1240, per atto rogato nella stessa.

Nel 1726 e nel 1734 il Magistrato del Sale procedeva a nuovi ingrandimenti della propria sede, mercè l' acquisto di alcune aree di case rovinate contigue alla stessa.

([11]) Arch. di Stato, *Cartularium salvatorum portus et moduli, sive sabarbariorum moduli civitatis Janue, 1365,* e Arch. civ., *Cart. 1459,* f. 100. *Sistus de Monelia olim Sambarbarius, Cart. 1471-72,* f. 18 e 56 *Benedictus de Flisco, Bartholomeus Baxadonne; Evangelista de Marinis, olim ex dominis Patribus Comunis seu Sabarbatibus Comunis,* e *Ivi,* f. 57, *Officium Sabarbarie.*

([12]) Intorno all' arte *barchairoliorum qui vulgo barba appellantur,* si hanno disposizioni in data del 14 dicembre 1485 (Arch. di Stato, *Reg. Diversorum* N. 133). Vedi anche Guglielmotti, *Vocabolario marino e militare,* e Pardessus, T. IV., p. 535.

Un proclama del 15 maggio 1524 reca « che non sia alchuno barcharolo o sia barba che de qui avanti prezuma barchezare ne fare l' arte del barba, che prima non vengha a la Camera a farsi scrivere insieme con li consuli de dicti barba e pagare dicta arte si come si contiene in li capituli de dicta arte..... » sotto pena ecc.

([13]) Ufficio istituito in seguito al possesso della Crimea, detta Gazeria, dai gazari che vi si erano stabiliti già innanzi del secolo X....

([14]) Il 21 gennaio 1588 il Magistrato dei Salvatori del Porto e del Molo fu riformato e costituito sotto il titolo di Conservatori del Porto e Molo. Ebbe quindi altre riforme ai suoi Capitoli nel 1589 e nel 1602.

([15]) *Officium vero dictorum Patrum Communis et Salvatorum sit in videndo revidendo tractando ordinando exercendo exequendo et exequi faciendo quecunque viderint vel crediderint esse utilia portui et modulo vel alteri eorum vel lignis, tam in faciendo laborare et destrui, hedificare vel dirrui, quicquid et quantum eisdem videbitur in quacunque parte darsine portus et moduli* ecc. (Statuto dei Padri del Comune della Rep. Genovese, p. 8).

([16]) E cioè, oltre il predetto dei Cattanei, quello dei Chiavari, l'altro dei Legni (poi della Mercanzia), quello del Pedaggio (poi Reale) e gli altri degli Spinola e dei Calvi.

Il lettore vorrà ricordare che la voce « Ponte » presso i nostri avi equivaleva, e tuttodì significa, « sbarcatoio » ossia « scalo d'approdo ».

([17]) *Pexarii* e cioè venditori di pece, catrame, scope di palma per spalmare le carene, stoppa ed altro, detti perciò anche « stoppieri ». Donde pure la denominazione di *Ripa stuperiorum*, Ripa degli stoppieri al tratto della stessa ove avevano sede. Così in atto del 1617 si legge « in fondo di Coltelleria dalla riva degli stoppieri » (Arch. civ., *Atti, 1617*, N. 439, e Richerio, Fol. B, F. 38, c 8).

Gli spadai vendevano anche armature di difesa, come si ha in atto del primo giugno 1267 accennante ad un Lanfranco, spadaio *in ripa*, che era creditore da un certo Tavernone di Pistoia per elmi provvistigli; e in altro atto del 28 aprile 1281, è menzionato un tal Filippo: *qui facit cervelerias*, cervelliere, *ad clapam*, e cioè presso la Chiappa. (*Not. Giberto da Nervi*, Reg. 3, p. 298, e Ferretto A., *Relazioni* cit. p. 92 e 362).

([18]) Arch. civ., *1568-69* N. 60, e *Man. 1571*, 23 agosto: *palatium magnifici officii pauperum ad pontem cattaneorum*; e *Ib. 1555-59*, 18 agosto 1557, *Magazenum Blanquinete Pedralbes in platea pauperum.*

([19]) I *mersarii* vendevano archibugi, alabarde ed altre armi, ed utensili ed altri oggetti in ferro, come chiodi, gangheri, arpioni, corde ecc. Una lapide che si conserva nel Museo Civico, ricorda sotto la data del primo di maggio del 1526 la erezione o meglio ricostruzione di detta loro loggia con annesso magazzino, la quale distrutta durante il bombardamento della città fatto nel 1684 dall'armata francese, due anni dopo i consoli dell'arte la facevano riedificare nel luogo stesso, e cioè: *in principio cultellerie*, in capo cioè alla strada di coltelleria.

Della Loggia dei lanieri ho la prima menzione in atto del 17 maggio 1346, che la dice posta nei pressi del Ponte del vino. Ebbe lavori nel 1553 come si

conosce da decreto del 3 luglio, stesso anno, con che si permetteva ai consoli di detta arte di poterne rettilineare la fronte a mare. Essa misurava allora trenta palmi in altezza dal suolo alla grondaia. Venne alquanto smozzata nel 1619 e per decreto dei Serenissimi Collegi in data del 18 marzo, per dar luogo allo ampliamento della strada fra il Ponte dei Chiavari e quello dei Cattanei, ricostruendone in pari tempo il muro di perimetro.

([20]) Questa lapide è ora murata nella parete a destra, entrando, dell'atrio del Palazzo bianco.

([21]) Arch. Civico, *Pratiche diverse*, 1439-598; N. 68, 1563, 4 giugno: *appotheca cun mediano sita iuxta raybam lombardorum seu leguminum.*

([22]) In un rescritto del 2 ottobre 1602, relativo ad una *apoteca rebairoli*, si legge che vi si vendevano: *castaneas siccas, ciceros, lentes, nuces, avellanas, fabas, et alia legumina.*

([23]) In atto del 29 gennaio 1507 si legge: magazenum sive Raybam *leguminum.* (Arch. civ., *Atti, 1504-507*, N. 79).

([24]) Di un altro mercato dell'olio, nella regione del Molo, presso l'Olmo degli stralleri, *Clapa olei prope ulmum in contrata castri;* giacchè la contrada del castello confinava con quella del Molo, si ha ricordo in atto del 1418.

([25]) Essa ebbe lavori nel 1351, come si apprende dalle spese occorse. (Arch. di Stato, *Cart. Salv. portus et moduli, 1351*, f. 48). Nell'anno 1439 vi si erigeva un muro per ripararla dalle ondate del mare nei tempi di procella; muro costruito da maestro Giovanni da Bissone, e che rovinato da mareggiata avvenuta nel 1508, fu rifatto nell'estate dell'anno istesso. (Arch. civ., *Cart. 1429-30*, f. 37, e *Ib. 1508*, f. 87).

Nel 1584, e per decreto del 15 febbraio si ordinava la costruzione di una tettoia su pilastri, affinchè i pescivendoli potessero rimanervi al coperto; tettoia che doveva misurare trentacinque palmi in lunghezza e venti in larghezza.

Nel 1677, infine, la Chiappa dei pesci, fu trasferita nelle vicinanze del Ponte dei Chiavari.

([26]) Golette dicevansi gli spazî marini tra un ponte e l'altro.

([27]) Un proclama del 7 gennaio proibiva di pescare nel Porto con *pantorinie* e *rastelli*, senza il permesso del collettore della gabella sui pesci. Con decreto del 20 aprile 1527 si ordina di bruciare *in platea clape piscium scabega* (sciabica) di certo Giovannino Lagomaggiore che aveva pescato senza licenza.

Nel Manuale del 1574, sotto la data del 3 dicembre, si legge notato fra le *Expense minute* quella fatta: *pro baiulo qui portavit retia et pantornia in clapa pro ipsis comburendis.*

(28) Un conto di spese per la costruzione, fatta nel 1574 di un pilastro a sostegno di una casa posta *ad ripam Darsine vini,* casa alla quale si era tagliato porzione del sottostante archivolto *pro ampliando andamine subripe in illo loco,* ci assicura che detta via protendevasi fino a quel punto.

(29) Il casato dei Boccanegra ebbe possedimenti nella regione di Sartoria in città, e terre nel borgo di Santo Stefano nella contrada dell'Olivella confinanti a quelle dei Malocelli. Da un estimo dei beni fatto a favore di Costanza, vedova di Simone Boccanegra, il 18 febbraio 1402, si ha notizia di terre e di due palazzi posti a Mansasco presso San Martino d'Albaro, dei quali uno con piazza, casetta e forno; e l'altro grande, il nuovo, *palatium magnum novum,* con piazza, chiostro ed altri edifici non ancora completi nel marzo del 1360, e tali al tempo dell'estimo anzicitato. Gli edifici pertanto che esistono tuttodì incompiuti su quell'altura e che, corrosi e guasti dal tempo e dall'edera che vi si abbarbicava, furon giudicati rovine, anzichè opera iniziata e non compiuta.

Un atto poi del primo di agosto 1210 che menziona un Giovanni Boccanegra dicendolo *de Manzasco,* lascerebbe sospettare che i Boccanegra fossero appunto oriundi di questo luogo.

Se la toponomastica antica e medioevale fosse conosciuta e rispettata, specialmente da chi presiede alle cose pubbliche, il nuovo ospedale che si sta erigendo nei menzionati poderi già dei Boccanegra, dovrebbe dirsi: Ospedale di Mansasco, anzichè di San Martino come vorrebbesi intitolare.

I Boccanegra possedevano altresì sull'amena villa di Coronata, l'antica *Columnata.* Di una casa che vi aveva un Tommaso di esso casato è menzione in atto del 21 gennaio 1445.

(30) Quel Bovarello Grimaldi che nel 1266 veniva inviato ambasciatore a Re Carlo I, insieme a Luchetto Gattilusio il celebre trovatore.

(31) Vi lavoraron pure di pennello Gio. Della Torre nel 1512, Pietro da Caminata nel 1519, Andrea Semino nel 1590, Lazzaro Tavarone nel 1606, ed altri.

(32) Il Della Porta scolpiva altresì una lapide con iscrizione posta ad uno dei pilastri. Nel manuale del 1516, sotto la data del 30 dicembre si legge: *Expense fabrice pilastrorum columnarum volte et logiete seu terratie ac reliquorum laboreriorum factorum super passionatam in medio pontium mercantie et lignorum L. 2603,15,1* (Arch. civ., *Manuale, 1516,* e Arch. di San Giorgio, *Massaria,* 24 novembre 1523).

Qui *passionata* è detto in significato di palafitta, ossia di muro eretto su pali conficcati verticalmente nel fondo del mare, e non di palificata. Ce ne assicura un proclama del 7 marzo 1511 contro « i padroni de barche quali se acostano

a la nova passionata facta per contra la dugana cum loro antene ghindate e guastano e rompono li merli del tecto de dicta passionata » (Arch. civ., *Atti, 1508-11*, N. 158).

(33) Il governo concede all' ufficio di San Giorgio: *quod pro augumento dugane ecc. possit ampliare facere dictam duganam ab ea parte seu ponte mercium ad pontem lignorum . . . . . . cum hac tamen conditione quod huiusmodi fabricatio fiat supra arcus.*

Declarant licere P.mo Officio S. Georgii eandem fabricationem facere supra dictos arcus et pilastros vz a porticu ipsius dugane usque ad dictum pontem lignorum ita quod non possit dicta fabricatio se extendi versus mare nisi tantum quantum est latitudo et longitudo dictarum porticuum in presentiarum existentium in dicto ponte mercium. In quo loco, scilicet ab uno ponte ad alium construatur murus pro substentatione oneris dicte fabrice . . . . carrubeum prope palacium comperarum S. Georgij vergentem a clapa piscium ad marem et totum illud spacium quod est a porta cabelle lignorum por rectam lineam usque ad dictum palacium comperarum versus mare comprehensa capeleta . . . . . . possit (l' Ufficio di San Giorgio) *in dicto spacio fabricare . . . . . . nec sun hospitium seu taberna existens intra dictum spatium* ecc. La casetta cioè con taverna già spettante a Benedetto Ponsone demolita a tale effetto nel 1571; e la cappelletta sacra a San Pietro.

(34) Arch. civ., *Atti, 1604,* N. 104, e *Decreti 1603-604 ad construendam palificatam ante aedes Georgianas pro exsiccanda aqua et effodiendo terreno, indeque fulciendis fundamentis muri dictarium aedium . . .*

Già nel 1601 si erano intrapresi lavori di rifondamento.

(35) Ferretto A., Relazioni ecc., Atti Soc. Lig. di S. P. vol. 31, P. II, p. 368, e Richerio Fol. B. F. 36, c. 5 e 6 *Domus Gotifredi de Nigro cui coheret ab uno latere carrubeus por quem itur de Bancis versus pontem pedagij antea platea pontis pedagij sive raiba grani mediante carrubeum per quem itur ad cecham,* e Arch. civ., *Atti, 1477-80*, N. 71 *quanta est latitudo pontis pedagij mercantie . . . . . et deinde hedificandi murum pro reparatione dicte raibe.*

(36) Arch. civ., *Atti, 1599*, N. 47, 23 aprile e 14 maggio. Di questo pietrone o « sasso a modo di scala » come è detto in atto del 1415, e sul quale saliva il Cintraco per proclamare a suon di tromba i bandi (Poch, *Miscellanea*, T. IV, 9-10 e Statuto dei Padri del Comune, p. 350, 29 novembre 1415) o Arch. civ., *Atti, 1551-53,* N. 255, *lapidem in modu scalarum pro proclamationibus publicis*

ibi fiendis. Di essa abbiamo pure notizia in una scritta di locazione del 2 aprile 1579 (Arch. civ., *Decreti* ecc. *1580-82*) e ancora in una nota del 22 aprile 1732 « per la spesa di lire sessanta, valore di una pietra fatta a tre gradi ed a circolo posta in Banchi per uso delli proclami » (Arch. civ., *Man.*, *1732-733*). Detta pietra, od altra consimile, vi si vedeva ancora nel 1846.

(37) Lapide esistente ora nell' atrio del Palazzo Bianco.

(38) Statuto dei Padri del Comune, p. 350, 1415, 29 novembre: *a vico nobilium de nigro per quem directe graditur ad pontem pedagii*, e Arch. di Stato, *Pandetta Actorum Viscentii Botti, 1590-1630*, p. 51, 21 aprile 1599 *via a foro Bancorum ad pontem mercantie, decretum pro amelioratione*, e Arch. civ., *Decreti* ecc. *1619-21*, 27 maggio e 3 settembre 1621.

In atto del 1° settembre 1598 è anche detta « strada delli bancarotti (cambiavalute) tra Banchi e il Ponte della mercanzia ». Il ponte già del pedaggio e poi ponte Reale (Arch. civ., *Atti*, *1598*, N. 148).

La loggia dei Di Negro non contava ancora un secolo di vita, giacchè abbattuta la preesistente, per decreto del 4 dicembre 1508, allo scopo di ingrandire la piazza dei Banchi, la famiglia Di Negro ne costruiva una nuova, quella appunto di che è cenno sopra. Con la vecchia dei Di Negro, e in forza dello stesso decreto del 4 dicembre 1508, andava pur demolita quella dei De Mari. Nel 1591, 10 maggio, si concedeva a Gioffredo Demarini di costruirne una lungo la via pubblica tra le chiese, vecchia e la nuova, di San Pietro (Arch. civ., Cicala, *Ms.*, vol. III, Parte II e *Decreti*, *1591-94*).

(39) Atti Soc. Lig. di Storia Patria, vol. XXXI p. 84 e 385, *Notulario di maestro Salomone*, e Richerio *Fol. A* e *Fol. B*. l. 61, c. 2; 19 marzo 1404 *Domus posita Janue in platea marmorea de Bancis sive illorum de mari cui coheret ante carrubeus, retro raiba grani in parte et in parte secha Comunis*, e Arch. civ., *Atti*, *1432-68* N. 7.

Nel XII secolo l'edificio o meglio officina della Zecca, era presso alla chiesa di San Lorenzo *Actum in domo monete prope sancto laurentio*, si legge in rogito del 13 marzo 1164 (*Chartarum*, T. II., col. 923).

Di un'altra Zecca posta già nella regione delle Fucine, presso un antico edificio detto il « Farascasso » è menzione in testimonianza dell' 8 maggio 1521, dalla quale si apprende che, sbarazzando dai detriti una casa vicina, vi si rinvenivano, fucine con apposito camino, le insegne del Comune dipinte nelle pareti e parecchie monete e stampi per la coniazione di queste (Arch. civ., *Atti*, *1518-25*, N. 90).

([40]) Anteriormente a questo tempo i detti cavallari avean posto mercato nella piazza del Campetto, ma con decreti poi del 1º ottobre 1597 e 27 febbraio 1599 si ordinava loro di prender posto sulla piazza del Guastato, e finalmente con altro decreto del 15 dicembre 1604 si deliberava la costruzione di una apposita baracca lignea sulla piazza delle Fontane Morose.

([41]) Nel 1643 veniva ridotta in sei rimesse per carrozze.

([42]) *Iurium*, T. I., col. 141 e 143, e Atti Società Ligure di Storia Patria, vol. XXXI., Fasc. II., pag. 153 e 201. FERRETTO A., *Relazioni* ecc.

Panfilo ed anche panfilio e panfano, sorta di naviglio da corsa e specialmente da diporto, e pochissimo dissimile dalla saettia.

([43]) In una supplica, in data 12 giugno 1652, con che certo T. de Ferrari richiedeva alquanto spazio pubblico per rettilineare la fronte di una sua casa posta lungo la via aperta poco tempo prima tra il Ponte dei Calvi e la Darsena, si legge che « un molo di pietra più largo del sito (richiesto) difendeva detta casa dalla marina, primachè vi fosse la strada » (Arch. civ., *Atti, 1652*, N. 177).

([44]) Il GIUSTINIANI, *Annali*, T. I., pag. 69, accenna anche alla « piazza dei Sardena ». La piazza Demari o Marmorea, per ingrandire la quale nel 1368 si demoliva una casa. Ivi già nel 1250 sorgeva la Torre dei Manganelli.

Un atto del 23 giugno 1281 ricorda le case che vi possedeva Ottolino Di Negro (FERRETTO, *Relazioni* ecc.).

([45]) RICHERIO, *Fol.*, T. II., 9, 18. Già nell'anno 1218 abbiamo tra coloro che amministravano giustizia nelle quattro Campagne verso il Borgo un Guglielmo del fu Rainaldo Sardena, cui in certe carte è aggiunto anche l'appellativo di « Demari » (Atti Soc. Lig. di S. P. vol. I., p. 418).

La denominazione poi « della sardina » *de la saldena*, data al vicolo precitato, ci avverte che già fin d'allora il volgo aveva scambiato il nome del detto casato con quello del noto piccolo pesce, quasichè questo avesse la facoltà di guizzare anche per le vie e su pe' monti. Del resto di questi scambi ne abbiamo esempi a dozzine. Citerò appena come la Piazza dei Parisola, così intitolata dalla famiglia omonima che noverò parecchi notai ed anche cancellieri del Comune, si indica invece dal volgo col nome di Piazza « da parissœua », scambiando così la denominazione di un casato con quella dialettale del vispo uccellino, il *Parus maior*, che i toscani chiamano Cinciallegra. Vedi anche F. PODESTÀ, *Il Colle di S. Andrea in Genova*, Atti Soc. Ligure di Storia Patria, vol. XXXIII., p. 49 e 50.

Un'altra piazza chiamata pure « De Mari » e sempre dal casato omonimo, spaziava nella regione di Luccoli presso il monastero di Santa Caterina (Arch. civ., *Atti, 1572* N. 47, 7 maggio).

(46) Già con decreto del 12 ottobre 1502 si era proibito loro di deporre marmi sul Ponte dei Calvi, sotto la Ripa e vicoli attigui, e di lavorarli fuori delle loro botteghe.

(47) Di un *Vivaldus Vallicelle* è menzione in atto del 27 novembre 1229 (Atti Società Lig. di Storia Patria, vol. II., p. 284, e *Ib.* vol. I., p. 249).

(48) Un decreto dei Padri del Comune in data del 18 dicembre 1591, reca di pagare L. 2, 17, 6 *pro pretio librarum 23 in pondere ferri . . . . . agoglioti femelle et perni pro temone* (Arch. civ., *Decreti 1590-91.*

(49) Arch. di Stato, *Reg. Dir.* N. 24, 24 dicembre 1437. Devo la comunicazione di questo documento al March. Dott. Giuseppe Pessagno, cultore studiosissimo della nostra storia.

Aggiungerò che il Gio. Zerbino per esercitare il suo mestiere aveva tolto in locazione dal Comune una bottega posta presso la Raiba dei Lombardi, pagando un annuo censo di lire 2, 7, 6. (Arch. civ., *Cart. 1453*, f. 146.

(50) Della Loggia di Oliviero Cibo nella contrada del Campo è notizia in atto del 1340.

Nel 1238 un Nicola Ghisolfi *de Campo* era uno degli otto nobili del Comune (Bmei Scribae, *Annales*).

(51) Arch. civ., *Decreti e proclami 1536 - 625* N. 315.

Un ricorso del 7 aprile 1557 avverte che i cordoanerî e gli untori, aventi officina nella regione del Campo, vi lavavano le pelli da conciare (Arch. civ., *Atti 1557-58* N. 21).

(52) Ivi, *Ib. 1626-49* N. 340, 23 giugno 1638, appalto per la costruzione della muraglia ossia cortina ecc.

Glareta e *Giareta*, in dialetto « giaêta » diminutivo di « giaêa » e cioè ghiaia. « Giaêa » si adopera tuttavia in significato di greto, spiaggia o lido. Un proclama del 20 maggio 1446, che vietava di asportare arena e zavorra (ghiaia) *ab ecclesia sancti Leonardi de Capite arene usque ad arenam sive plazietam sancti Thome, nec in glarea que est retro modulum,* ci porge un completo e chiaro esempio degli anzidetti significati nel senso di spiaggia o spiaggetta. Ce ne dà altro esempio un atto del 18 agosto 1480 menzionante alcune case poste *apud molem iuxta litus maris in loco que glareta nuncupatur ;* e in altro documento del 1546, si ha notizia di « una scala missa (posta) in la glareta del Molo ». In carte infine del 1528, del 1563 e 1572 si ha pur ricordo della *glareta cattaneorum.*

(53) *Iurium Reip.*, T. I. c. 47 e 48. In atto del 9 febbraio 1546 si legge : *gradus seu muriceli ut vulgo dicitur paramuri* Arch. civ., *Atti, 1545-48*, N. 58.

([54]) Arch. civ., *Atti, 1508-512*, N. 65, e *Ib. 1526-27*. Le selle pubbliche o latrine delle quali erano muniti tutti i Ponti da sbarco nel nostro Porto.

([55]) È noto come in questi dintorni ponessero stanza non pochi dei milanesi, quando nel 569, per isfuggire alle barbarie di re Alboino, riparavano in Genova nostra (F. Podestà, *Il Colle di S. Andrea in Genova* ecc. p. 30). Di un vicolo presso S. Sabina il quale s'intitolava appunto «dei lombardi» è menzione in cartina del 1298, posseduta già dal Federici.

([56]) *Ripa machayroliorum in contrata porte vacarum* (Poch., *Miscell.*, Vol. 5 e 6, e Richerio, *Fol.* A, f. 88. c. 2). Infatti l'arte dei macairolii, governata da proprî consoli, aveva la sua loggia o casa in prossimità della precitata Porta civica, e del magazzino del sale che sorgeva a fianco della Darsina e sullo spazzo dell'odierno Ponte Morosini. La «Casa dei laneri detti macherolli», siccome è scritto in atto del 28 maggio 1619, (Arch. civ., *Atti, 1621*, N. 19). I lanieri invece come già sappiamo, avevano la loro loggia presso il Ponte dei Chiavari

([57]) I *confectores pilaminum*, conciatori, sono nella maggior parte dei documenti chiamati soltanto: *confectores*. Da ciò lo scambio in che caddero più scrittori credendoli «confettieri» mentre questi invece erano detti «*nebularii*», volgarmente «negiaê». *Consules artis afaitatorum* (conciatori, dallo spagnuolo *afeitar*, radere) *et seu confectorum pilaminum*, erano detti i loro consoli, e *corea tam affaitata quam confecta* si legge in più carte relative a siffatta industria (Arch. civ., *Atti, 1528-32*, N. 206 e ivi, *Ib. 1542-44*, N. 86, 14 novembre 1542.

Affinchè poi il roso e le altre sostanze che i conciatori ponevano fuori della loro officina, non fossero, in tempo di pioggia trasportati in Porto, con danno di questo, si vietò più volte un tale abuso. Così per decreto del 28 novembre 1467, si proibiva di «depositare morta ed altre immondicie de affaitare corami *in vicinia vallisclare ed rosij*» (Arch., in *Atti, 1432-68*, N. 209). Così in proclama del 18 giugno 1472, ripubblicato identicamente addì 8 agosto e 25 novembre 1475, si ordinava *quod omnis persona que posuerit et habeat murtam, rosum, calcinacium et alias superfluitates coriorum et pellaminum in vicis et plateis publicis debeat illas inde asportari fecisse in locum unde non possint in portu seu darsinam decurrere.*

Item de cetero nulla persona cuiusvis condicionis sit non audeat vel presumat emittere extra domos et officinas seu affaitarias (concerie) *suas aliquam quantitatem magnam vel parvam dicte murte, rosi, calcinacij et aliarum imundiciarum suprascriptarum sub pena* ecc. (Arch. civ., *Atti, 1469-76*, N. 40, 137 e 140.

(58) *Prè* al plurale per « prati », come *Prà* al singolare, valeva « prato ». Recherò ad esempio un atto del 1192 nel quale il cenobio di San Pietro di Prà, è detto: *monasterium sancti Petri de Prato* (FERRETTO, *Sestri antico*, p. 46), ed una nota del 13 marzo 1380, nella quale si legge: *Ansaldus Cravinus de prato de Vulturo qui facit lateres* (Arch. di Stato, *Cart. Salv. portus et moduli*, 1380). Il noto paese di Prà, così detto tuttodì, posto presso e ad oriente di Voltri, dove nei secoli andati si fabbricavano e cuocevano mattoni, tubi ed altri oggetti di terra, come ne è conferma la spesa notata il 7 ottobre 1573, per l'invio del sindaco ed altri: *ad locum Prati et sapelli pro capiendis lateribus pro aqueductu* (Arch. civ., *Mann. 1573*). A levante del monte Beigna, dove si origina il fiume Orba è un piano detto *Prà riondo* che significa Prato rotondo. Un *Prà Caban*, Prato Caban, è a mezzodì del monte Corma, e un *Prà Rondonin*, prato Rondonin, è più a mare del precedente.

La voce *prà* per prato, è quindi tuttodì viva, come lo è perciò anche quella di *Prè* per prati.

(59) Venne spianata nel maggio 1884. Delle sue forme tenne, con intelligente e solerte cura, indicazioni e misure il cav. prof. Giovanni Campora, salvando in pari tempo dal disperdimento non pochi preziosi marmi, appartenenti specialmente al chiostro di quel monastero, ed ora conservati nel Museo civico del Palazzo Bianco.

(60) In nota del 18 novembre 1553, relativa alla espurgazione di una delle peschiere per ridurla a gabbiolo o ricettacolo di terreno, si legge: *in quoddam vachuo supra portam s. Thome ubi prius erat palacium et villa* (Arch. civ., *Cart. 1553*, f. 82); e in decreto del 23 Marzo 1571, si ha *vacuum Comunis olim pallacij*. In atto poi del 30 agosto 1589 recante la concessione alle monache di San Tommaso di deporre detriti in una fossa ivi esistente, si ha: *in prato vocato il palazzo* (Arch., in *Decreti, 1562-72* e *Ib. 1588-89*). Un anno dopo, 1540, l'avvenuta demolizione del palazzo di San Tommaso, il Doria ne innalzava a sua dimora un nuovo, sontuoso ed artistico, presso la porta civica di S. Caterina, quello stesso ora occupato dalla Regia Prefettura. Nel 1557, inoltre, acquistata una villa nella regione di San Siro di Struppa in Val di Bisagno, ne estendeva i confini sul contiguo greto del torrente, formandovi anche una nuova via a proprie spese. Da ciò l'origine dal nome di Doria alla detta villa e strada, e più tardi anche alla regione circostante. Infatti tra le centinaia di documenti che a cominciare dal secolo decimo fino al tempo in che il D'Oria diveniva acquisitore del citato podere, non uno solo accenna a questo luogo col nome di Doria. E chiunque può constatarlo compulsando negli atti della Società Ligure di Storia Patria i due Registri della Curia Arcivescovile ed il Cartario genovese, dove la detta regione

è sempre menzionata col nome di *Olicetus*, e con quello di *Rivus turbidus* il contiguo torrente. Queste cose scrissi già in una mia monografia dal titolo « Montesignano, S. Eusebio, Serrino e la Doria ». Ora, a conferma di ciò venne recentemente a mie mani un ricorso sporto nel 1844 al Magistrato degli Edili dal signor Giuseppe Matteo Nicolay, proprietario allora della possessione che fu appunto del D'Oria. In detto ricorso il Nicolay espone che colla immissione delle sorgenti della valle di Concasca nel pubblico acquedotto verrebbe a soffrirne grave danno la sua villa detta « *La Doria* », scrivendo queste ultime due parole in lettere tonde. Quale miglior prova di questa che non conta un secolo di vita!

(61) Arch. civ., *Atti, 1481-89,* N. 195, 19 maggio.

In appresso ebbe nome di « Rivo del lagaccio » dal lago o serbatoio d'acqua formatovi nel 1652, mercè una diga, onde radunarne le acque ad uso di far muovere le ruote del polverificio erettovi inferiormente.

(62) Il 2 agosto 1542 veniva pubblicata la grida per la concessione ad Andrea D'Oria « di poter anche chiudere la croza (via incassata) per la quale se va in Granarolo ed quella includer nella sua villa ». Prometteva però di costruirne una in altro luogo che accedesse comodamente allo abitato di Granarolo. (Arch. di Stato, *Not. Georgio Ambrogio Gentile.* Fol. Senato, e *Alizeri, Notizie dei pittori* ecc. T., V., p. 278).

(63) Arch. civ., *Decreti, 1596-97,* 6 settembre 1596.

Del Gardeto si ha menzione in atto del 21 agosto 1260, con che Simone e Rosso da Campofregoso vendevano terra e casa poste *super Facolum locum ubi dicitur Gardetus.* (Arch. di Stato, Atti del not. B. de Fornari).

(64) F. Podestà, *Le cave di pietra nera detta di Promontorio*: In *Giornale Storico e Letterario della Liguria,* 1894.

(65) Non è improbabile che il nome dato a questo ponte, sia dovuto alla famiglia Clerico, che forse possedeva ivi presso. Di un Pietro Clerico *operarius,* si ha menzione in lapide esistente sopra la fontana pubblica di S. Andrea, da lui costruita nel 1292, essendo podestà del comune Guglielmo Gardino, d'Asti.

(66) Di un ponte che varcava il Polcevera in vicinanza della sua foce e del quale non rimane in oggi vestigio, è memoria in atto dell'11 novembre 1173.

Era questo pertanto uno dei tre ponti esistenti in quel tempo nella valle del Polcevera, ad ognuno dei quali Arnaldo di Narbona, con suo testamento del 12 dicembre 1186, legava la somma di soldi cinque: *solidos quinque cuilibet de tribus pontibus pulcifere* (Richerio, *Fol.* I., f. 31, c. 2). Ponti che nel 1210 erano ridotti a due soli, per la rovina di uno di essi, avvenuta di certo in seguito a

qualche violenta piena del torrente. Infatti in altro legato e questo di Rubaldo Galeta, del 3 giugno 1210 si legge: *operi pontium duorum de pulcifera, cuique libras tres.* (Ivi, *Ib.* f. 41 c. 2).

Del ponte che varcava il torrente Secca, facendo capo a Morigallo, abbiamo notizia in carte del 1062 ed in atti del 1222, 11 gennaio e 7 marzo, dai quali emerge che ne avevano la cura i frati e le suore del monastero di S. Margherita posto di contro al ponte stesso: *frates et sorores ecclesie sancte margarite et hospitalis et pontis de murogallo.* (Atti Soc. Lig. di Storia Patria, vol. II., P. II., p. 281, e vol. XXXVI, p. 8 e 46).

(67) *Itinerario de Ludovico de Varthema, Bolognese nelo Egypto nela Surria, nela Arabia deserta et felice nela Persia nela India et nela Ethiopia. Roma,* 1510.

(68) Il casato dei Vertema possedeva altresì presso il monastero dei Cappuccini fuori la porta dell'Acquasola; nelle vicinanze di S. Nicolosio in Castelletto, nella regione del Molo ed in quella di Portoria.

(69) I nostri padri curavano, più di quanto non si fa forse in oggi, che non venisse tolto al popolo di godere la vista della città, del mare e del porto dai luoghi prominenti. Infatti nel febbraio 1145 veniva dai Consoli del Comune ordinato che il vacuo o campo, di Sarzano dovesse sempre restar libero e ad uso del popolo il quale soleva recarvisi, specialmente nella grandi solennità. Così con decreto del gennaio stesso anno si era già ordinato che certa parte del piano di Castelletto dovesse rimanere a beneficio del popolo, onde questo potesse godervi la vista della città e del mare: *remaneat omni tempore ad videndam civitatem et mare* (*Iurium*, T. I., col. 99 e 101).

(70) *Via a fassolo usque ad cosciam seu calatam calandrini.*

Nel Manuale del 1557 sotto la data del 30 dicembre si ha la spesa fatta *in aptando et faciendo parapetum et alia in via per quam discenditur versus turrim Capitis farii.* In carta del 20 luglio 1559 si legge il proclama del decreto che concede a diversi possidenti di ville alla Chiappella « di poter far aconsare la croza per la quale si va dalla marina persino strada maestra che si dice la croza dell'Oliva (Arch. civ., *Atti, 1559 - '60* N. 39).

(71) « Crosa ». Via incassata tra mura, siepi od altro.

(72) Un'altra officina da vasaio esistè in Carignano, e questa per sua marca o impresa colorava nelle sue opere il sole. (BELGRANO, l. c.).

(73) In carta del 1647 si ha notizia della « Cappella di S. Barbara alla Chiappella ».

Nel 1685 la Rep. aveva già in Rossiglione un apposito edificio per la manifattura delle canne da archibugio.

Frattanto collo estendersi dell' uso degli archibugi, si andava perdendo l' industria delle balestre. Un atto del 25 ottobre 1619, c' informa infatti che a tre appena erano ridotti di quel tempo i costruttori di balestre in Genova, e questi erano Battista, Pietro e Giovanni Maria fratelli Maggiocchi.

(74) Intorno alla Briglia, sua costruzione, assedio o rovina, vedi F. Podestà in «Rivista Ligure», anno 1909, fasc. III., p. 186 e seg.

Dall' esposizione che fa il Morello della sua proposta abbiamo chiara conferma che la via romana girava il Capo di faro presso la Torre della Lanterna, e che la strada di Promontorio (oggi salita degli Angeli) serviva soltanto per quelli che andavano in Polcevera a piedi, cioè « per queli da pedi ».

Nel 1568, maestro Gaspare Vassori, domenicano, proponeva l' ingrandimento della cinta murale di Genova al Peraldo, Granarolo, Promontorio e Capo di faro « a S. Benigno, et che al passo di essa Lanterna si facesse la porta e gran fortezza « (Arch. di Stato, *Fogliazzo secondo delle nuove mura*, e «Giornale Ligustico», T. I., 1894, p. 188).

(75) Bartholomei Scribae, *Annales*. Della importanza strategica di questo luogo reca pur fede l' occupazione fatta nel 1461 del monastero, chiesa e campanile per parte dell' esercito francese.

(76) La Chiesa di San Vittore venne demolita per l' apertura della via Carlo Alberto. Durante la demolizione vennero alla luce i resti di un più antico tempio, posto ad un livello inferiore e la cui struttura venne attribuita all' età longobarda. Niente di più probabile infatti ch'essa dovesse la sua erezione ai milanesi, venuti qui tra noi nel 565, onde sfuggire, come già sappiamo, alle ire di re Alboino. Ugualmente ai medesimi si attribuisce la costruzione di quelle dedicate a S. Savina, a S. Fede, a San Marcellino ed a San Pancrazio; le primitive s' intende, e non le esistenti.

Veduta di Genova del Secolo XVI.

CAPITOLO III

Gli Scali - I Ponti d'approdo - Le Calate, ecc.

Dirò innanzi tutto che, come in oggi, così già in antico, gli scali d'approdo o sbarcatoi avean nome di « Ponti », e « Scalo » dicevasi invece il cantiere ed anche quel tratto di spiaggia che serviva alla costruzione e racconcio delle navi.

A comprovare questo mio asserto numerosi documenti si prestano in modo irrefragabile. Ricorderò, ad esempio, l'atto del 1036, relativo alla cessione da un privato all'altro di terreni presso a Santa Savina, nel quale si legge: *atque scaris tam qui nunc habet quam qui antea acquirere*

potuerit. Donde si capisce agevolmente che non erano Ponti d'approdo, ossia sbarcatoi, perchè questi erano di pertinenza pubblica, ma scali da costruzione. Ce lo conferma la vendita che nel 1149 i Consoli del Comune facevano a più compratori degli scali esistenti alla Ripa e presso San Pancrazio per la costruzione di navi, al varar delle quali i costruttori o possessori dovevano pagare il diritto di *scaratico* restando però proibito a chiunque di trarvi navi a secco, senza il consenso di coloro che vi possedevano terreno od avevano acquistati gli scali anzidetti ([1]). Ugual prova ne abbiamo nel decreto del 1163, con che i Consoli precitati sentenziavano che il Comune, a perpetuo servizio degli Scali, possedesse tutto quanto il terreno esistente presso e al di qua di Manzano, per costruirvene dei nuovi, statuendo che a tale effetto lo si dovesse spianare, e che tutti i navigli che venissero tratti ivi a terra, *universa ligna que in ipsis scariis trahentur,* dovessero pagare lo stesso diritto che avrebbero pagato se tratti nei vecchi ([2]). Ce ne ammaestra pure un atto del 10 novembre 1281, con che Franceschino, speziale a S. Giorgio, dichiarava che Guglielmo da Solio doveva avere la proprietà di una quarta parte di certo panfilo, che aveva fatto costruire *in scario moduli.*

Scali - Denominazione.

Altra prova che scalo significava luogo di costruzioni navali, e non d'approdo o sbarcatoio, ce la porgono le spese notate nei Cartularî dei Salvatori del Porto e Molo per l'anno 1365, 10 maggio, *pro varare plata et facere scario,* per varare cioè la chiatta ([3]) e per farvi il necessario scalo; quindi quelle notate nel Cartulario del 1379 ed occorse per tirare a secco una scafa nello scalo al Molo ([4]); quelle del 13 novembre 1487, *pro explanari faciendo scarum Moduli et pro tirari faciendo in eo loco pontonum;* quelle del 5 e 15 febbraio 1558, per

maestri d'ascia ed operai che avevano lavorato: *ad faciendum scalum in plazia S. Marci et tirandum pontonum in terra in scario molis;* quelle notate il 30 giugno 1579 per mercede a cinque uomini che avevano lavorato *ad explanandum scarium sancti Marci,* a spianare cioè la spiaggia o scalo di S. Marco; e chiuderò col proclama del 30 dicembre 1581 che vietava a chiunque « di tirare nel scaro del Molo, dove si fabrica il pontone liuti legnami ed altre cose ». Taccio poi la concessione fatta poco dopo, 8 gennaio 1582, a Raffaele Ragia di poter far racconciare una sua barchetta *in plagia ubi construitur pontonum,* e il pagamento fatto nel dicembre 1588 *pro subducendo pontone in littore seu scario moduli.* Donde consegue che essendo lo scalo spiaggia e lido, non poteva essere affatto uno scalo d'approdo. Qual prova più convincente, infine, che la deliberazione del 16 ottobre 1577, con che si ordinava di escavare e ridurre in forma di Darsina lo scalo del Molo? *pro eo scario reducendo in forma Darsine.*

Del resto il nome « Scalo » significando le armature, reticolati di travi e vasi sui quali si impiantavano e si costruivano le navi in cantiere si comprende che esso nome venne eziando appropriato al luogo o spazzo in che si impiantava quello, il cantiere, e che l'uno significava l'altro. Ne fa fede una nota ne' Cartularî predetti, anno 1493, che reca appunto la spesa fatta per tre uomini lavoranti a far lo scalo al Pontone e per altri quattordici che ponevano i vasi sotto detto pontone, e per altri trentacinque che tiravano questo a terra. E potrei citare ancora a conferma, i decreti del 9 marzo e 4 maggio 1576, proibenti l'escavazione dell'arena alla riva e di fronte all'Arsenale ossia agli scali dello stesso, *anti darsinale seu scaria darsinalis;* decreti e note che come agevolmente si scorge non accennano già a ponti o sbarcatoi, come altri scrissero, bensì invece a dei veri scali per la costruzione delle galere e di altri navigli.

Comunque la denominazione di scalo in senso di sbarcatoio la vediamo attribuita soltanto agli sbarcatoi o ponti, specialmente i posticci rizzati alle spiagge delle cave di pietre di Carignano, di S. Lazzaro, della Chiappella, della Lanterna e di Albaro. I quali per la loro forma e armatura somigliavano appunto a dei veri scali, se non per costruirvi e varar navi, per trainare però, mercè di tregge e sul reticolato ligneo, le pietre a fianco dei pontoni onde caricarle su questi e navigarle al luogo destinato. Un chiaro esempio ce lo reca un decreto del 12 novembre 1604 conchè i Padri del Comune concedevano facoltà al deputato alla Cava di Carignano di dare a cottimo il lavoro di rompere pietre per rassodare la strada per la quale si traevano i massi *ad ripam molis sive scarii dicte cavee.* Citerò ancora ad esempio il decreto del 10 novembre 1608 proibente a chiunque il fabbricare nel Porto e sue adiacenze *aliquem pontem seu scarum,* provvisorio s' intende, e ricorderò infine la relazione del 31 maggio 1750, circa certi lavori da fare in Porto, nella quale è detto « di accrescere palmi venticinque lo scalo della cava della Lanterna, per acquistare maggior fondo ed ovviare che il Pontone caricandolo di pietre non vi resti incagliato ».

I primi Scali da costruzione sorsero indubbiamente al lido settentrionale della penisola del Molo e certo prima ancora che s' iniziasse il lavoro del molo stesso; il che avveniva in tempi a noi sconosciuti. Di questi scali, oltrechè per scritture relative al terratico ossia fitto che ne riscuotevano i proprietarî, se ne ha più speciale memoria per i contratti di costruzione e di vendita di navi già impostate o da impostare sui medesimi. Così ad esempio è ricordo pel 1201 dello scalo posto di fronte al macello pubblico in prossimità della casa di Guglielmo Mallone. Così pure in atto del 1213 è ricordato lo scalo presso la chiesa di S. Marco, e in altri e più atti, a cominciare dal 1216, quello presso la Fontanella, e di altro

ancora spaziante su terreno di Guglielmo Embriaco presso alla Fontanella stessa. E taccio di altri posti innanzi alla Loggia e di contro alle carceri della Malapaga. Scali tutti che scomparvero poi a poco a poco cedendo il posto a vantaggio della edilizia, non rimanendone che un solo conosciuto col nome di Scalo del Molo o di San Marco, perchè vicino a questa chiesa.

I *Ponti* e la Darsena alla fine del secolo XVI

Già col nome di Scalo di San Marco lo vedemmo citato nel predetto atto del 1213, e così pure in più carte del secolo stesso e specialmente del successivo, sul cader del quale, 1379, vi lavorava Antonio Rigna *mazachanus*, e forse alla costruzione del muro o moletto di riparo (5). Sul declinare del secolo XIV e durante il XV, vi troviamo or in costruzione or in via di acconcio i pontoni del Comune, e più galere e navi che vi si fabbricano per conto di privati e nel 1513 due triremi del

governo. Anzi in quest' anno istesso un proclama del 26 gennaio proibiva il cavar zavorre dentro il Porto « excepto da lo scaro del molo apresso sancto Marco ».

Sulla metà del secolo XVI ci comparisce anche col nome di *glarea* o *glareta sancti Marci*, come ne porgono esempio un ordine del 26 febbraio 1550 che vietava condurre navi di qualunque specie *ad glaream sancti Marci* per demolirle, e la concessione fatta il 23 giugno detto anno, a Giacomo de Lorenzi di poter invece demolire una sua nave *ad glaretam seu scharium sancti Marci* e quasi tre anni dopo, 25 gennaio 1553, ugual concessione a Marco Giustiniani di poter distrurre una nave *urcha ad glaretam scharij sancti Marci.*

Nè mancano carte che lo menzionano: *plaziam* (piaggia) *seu scharium molis.*

Scalo di San Marco.

Correndo il 1576 e mentre si procedeva alla escavazione della Goletta del Ponte dei Cattanei, per operare il qual lavoro si era fatta una palificata dalla estremità del Ponte stesso insino alla Ferriera, si ordinava ed eseguiva altresì l' ampliamento del Molo racchiudente questo scalo. Due anni dopo, chiusane la bocca con apposita palificata, vi si operava maggior escavazione per ridurlo in forma di Darsina, *pro eo schario reducendo in formam darsine,* come si legge in nota dell' 8 agosto 1578. Deputati a invigilare il lavoro erano stati eletti i magnifici Gio. Senarega dello Ufficio di San Giorgio, e Gerolamo De Franchi dei Padri del Comune. Di tal modo ingrandito lo specchio acqueo, rinchiuso dal molo ampliato due anni prima, ebbe nome di *Darsineta scharii sancti Marci,* perchè servente anche di piccola darsina e per distinguerla, come tale, dalle altre Darsine maggiori.

Da una richiesta dell'11 gennaio 1585 inoltrata ai Padri del Comune da Matteo Chiavari e Gerolamo Badetto a motivo di due chiatte, per valersene nella espurgazione del Porto, si ha che queste erano « nel mandraccio o sia scaro di San Marco in terra ». Infatti col nome di Mandraccio si indicava non soltanto lo spazio a sinistra del Ponte dei Cattanei, ma gran parte anche di quello che bagnava la riva interna della regione del Molo, insino al baluardo o Porta di questo. Ce lo dice un atto del 17 maggio dell'anno anzicitato che parla di una barca da nave ossia schifo esistente « nel scaro per contra il baloardo del Mole », ce lo conferma un decreto del 22 ottobre 1632, che permette a padron Sebastiano Manara di demolire una sua piccola nave *in Mandrachio seu schario sancti Marci*. Lo dimostra infine chiaramente la pianta del detto scalo delineata nel 1696 dall'architetto Lagomaggiore, nella quale si legge « Molo isolato che forma il Mandraccio » e « Spiaggia del Mandraccio ». Donde risulta altresì che la denominazione di Mandraccio si estendeva anche allo specchio marino chiuso di detto scalo.

Frattanto vi si operano lavori di riattamento al Moletto, durante il 1628, e de' nuovi ancora nel 1640 e 1689. Quindi lo specchio acqueo, meglio rinchiuso, toglie a dirsi Marinetta, predicato che conservò fin verso il chiudere del secolo scorso.

Il primo documento, a me noto, che indica questo scalo col nome « della Marinetta » è una supplica presentata addì 5 giugno 1690, ai Padri del Comune dai barcaiuoli o meglio « da li consoli e consiglieri dell'Università de Barbi ossia marinari del presente Porto » siccome è scritto in essa. Scopo della quale era il dimostrare l'abuso da qualche tempo invalso ne' padroni delle filuche napoletane e siciliane di occupare lo « scaro della Marinetta di San Marco » non solo per l'acconcio delle medesime « ma eziandio perchè vi stavano senza occasione di carenare » ; trattenendovele tirate in terra per mesi

interi, in grave pregiudizio dei detti « Barbi » ai quali restava impedito di trarre in terra al detto scalo il loro gozzo per acconciarlo. Vien secondo un ricorso dei Conservatori del Mare presentato ai Serenissimi Collegi il 27 gennaio 1696, col quale domandavano poter costruire un magazzino per depositarvi ancore, gomene ed altri oggetti di salvataggio occupando « parte della spiaggia della Marinetta », lasciandovi apposita porta in città ed altra sulla calata. Porte che non dovevano aprirsi che in caso di tempesta per recare ancore, gomene ed altre cose di soccorso alle navi pericolanti nel Porto. Il tratto di spiaggia richiesto misurava sessantacinque palmi (m. 16,120) in lunghezza per 40 palmi (m. 9,920) in larghezza. Citerò ancora un terzo esempio che ci porge un rescritto del 2 agosto 1701, con che si ordinava a Gio. Francesco Raggi, Deputato al Porto, di invigilare che durante i lavori di escavazione della « Marinetta » non ne derivasse danno al Porto, e contemporaneamente di far misurare la profondità d'acqua esistente in essa, ad effetto di conoscere se fosse utile farvi maggior fondo.

Del resto il nome di Marinetta aveva anche il significato di spiaggetta, e ce lo insegna un decreto dell'8 agosto 1702 ordinante « lo spaccio delle marinette ossia spiaggette che sono tra un ponte e l'altro ».

Ad evitare poi che in detto luogo entrassero abusivamente navigli di qualunque genere e vi venissero tratti a secco, con deliberazione del 27 agosto 1727 si ordinava che se ne chiudesse la bocca mercè di un trave movibile, incatenato da un capo e munito di serratura alla parte opposta. Serratura di cui più tardi, 1793, tenevano rispettivamente una chiave i Conservatori del Mare, il Deputato al Porto ed il sottosindico del mare.

I Ponti.

Ad agevolare lo scarico e l'imbarco delle merci e delle persone, già in tempi a noi sconosciuti si costruivano « sbarcatoi » che il volgo chiamò col nome di « Ponti », comechè fatti in origine con pali infissi nel fondo del mare e collegati con assi e travi a foggia di quelli che si gettano sui torrenti e fiumi. Denominazione che consacrata ormai dall' uso di tanti sècoli, noi pure adopreremo a scanso di equivoci non ommettendo però di ripetere che col vocabolo « scalo » si chiamavano invece i cantieri o luoghi di costruzione e di racconcio delle navi.

A indicare un Ponte da sbarco, sebbene assai di raro, si vede adoperata altresì la voce « Molo ». Ciò forse per la rassomiglianza dell' uno all' altro, giacchè il Ponte o sbarcatoio, non è infatti che un piccolo e breve molo; ed è appunto ai piccoli Ponti che vediamo attribuito un tale appellativo. Citerò pochi esempî a conferma di ciò.

Il primo, recante la data del gennaio 1583, è una proposta di costruire « un ponte ossia pezzo di mole » per l' esportazione delle materie alluvionali dal gabbiolo o ricettacolo esistente allora allo sbocco dél rivo del Malpasso, al di là della Porta di San Tommaso, affinchè le barche potessero accostarsi ad esso e caricare le dette materie. Altro esempio l' abbiamo in una nota del giugno stesso anno, circa due pontonate di pietre gettate in mare a San Lazzaro a difesa del « Molo » ossia Ponte che vi si stava costruendo: *pro defensione molis qui ibi modo construitur*. Altro esempio ancora del novembre 1584, intorno al disegno di un molo in muratura da costruire alla cava di Carignano per l' imbarco delle pietre da trasportare alla scogliera del Molo vecchio; molo ossia ponte che nell' anno successivo si deliberava di prolungare di quindici e più palmi *pro comoditate onerationis lapidum*. Recherò pure ad esempio

il decreto del 5 settembre 1614, concedente ai cittadini villeggianti a Fassolo una pontonata di pietre da gettare in capo del molo o sbarcatoio da essi costruito presso a San Teodoro: *exponenda in capite modulis eorum expensis modo constructi ad divum Theodorum.* Evidentissima conferma infine ce ne porge una domanda degli abitanti di Sampierdarena sporta al Governo nel 1641, colla quale lamentando che per la costruzione del Molo nuovo a Capo di Faro, fosse stato demolito un « molo ossia ponte » già da essi fatto fabbricare a proprie spese per comodità d'imbarco; richiedevano fosse provveduto colla formazione di un altro in quelle vicinanze (6).

Primo tra i Ponti, presso la regione del Molo, s'incontrava quello detto di Piazzalunga, *pons plateelonge*, perchè in capo alla via omonima, or di San Bernardo, e detto dipoi « dei Cattanei » dai vicini possessi di questa famiglia. In carte anteriori al secolo XV lo si trova menzionato più peculiarmente col nome di *pons borgognorum* o *burgundiorum* (7).

Ebbe restauri nel 1340, 1363, 1379 e 1380, siccome leggesi nei Cartulari dei Salvatori del Porto e Molo, ove le spese fatte per il medesimo sono però sempre soltanto per legni, assi e chiodi e non vi lavorano che maestri d'ascia. Donde nessun dubbio ch'esso fosse costruito in legno.

Sul declinare del secolo XV vediamo alla radice dello stesso alcune piccole case, due delle quali durante il 1471 teneva in affitto Giuliano da Bissone, maestro *piccapietra, fabricator lapidum,* e condotte poi da Benedetto Ponsone, siccome si ha da un atto del 13 settembre 1499, che citandone i confini denota tra questi: la spiaggia del mare, *plagia maris.* Di quel tempo infatti nessun muro o calata chiudeva ancora il lido verso la città; e fu appena nel 1510 che se ne costruiva uno tra il detto Ponte e la via detta « la Cava », al solo scopo però di guadagnar spazio per la erezione di botteghe e di magazzini.

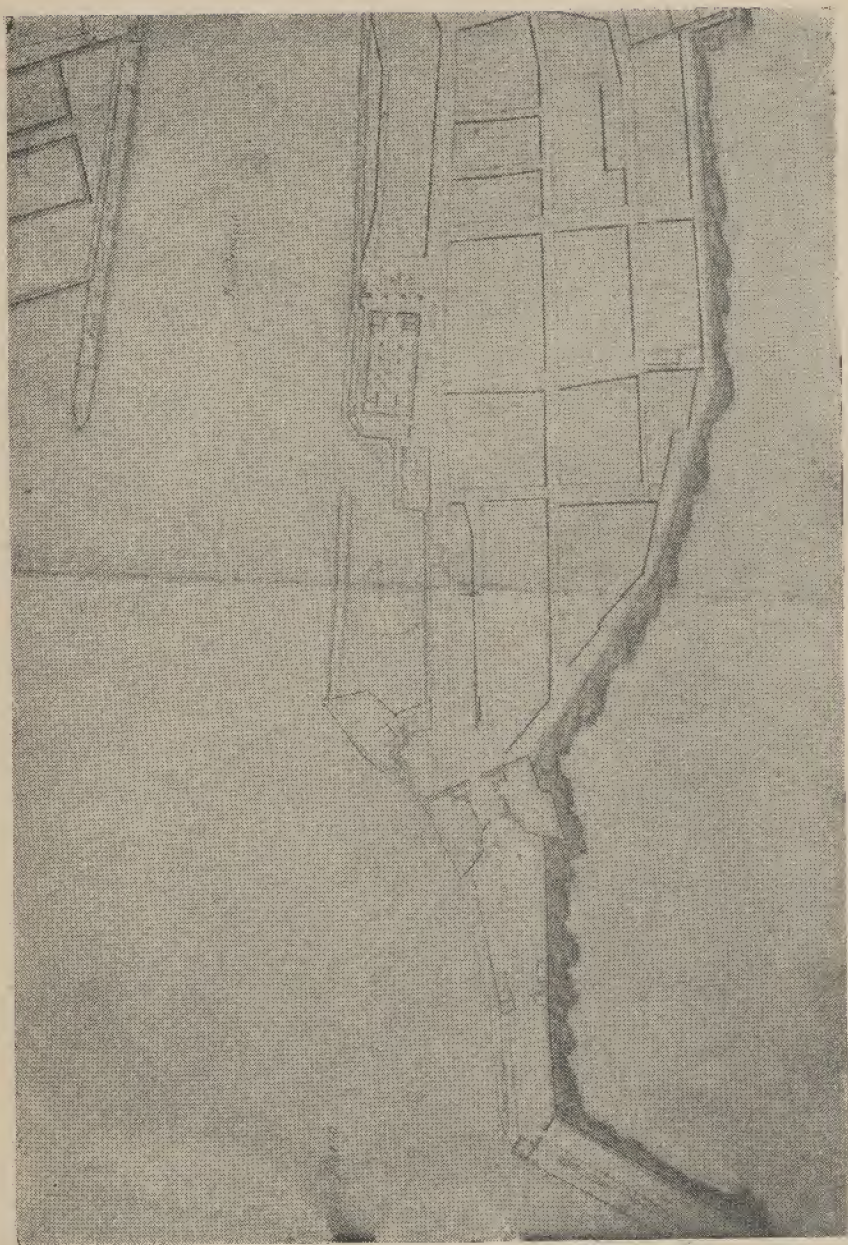
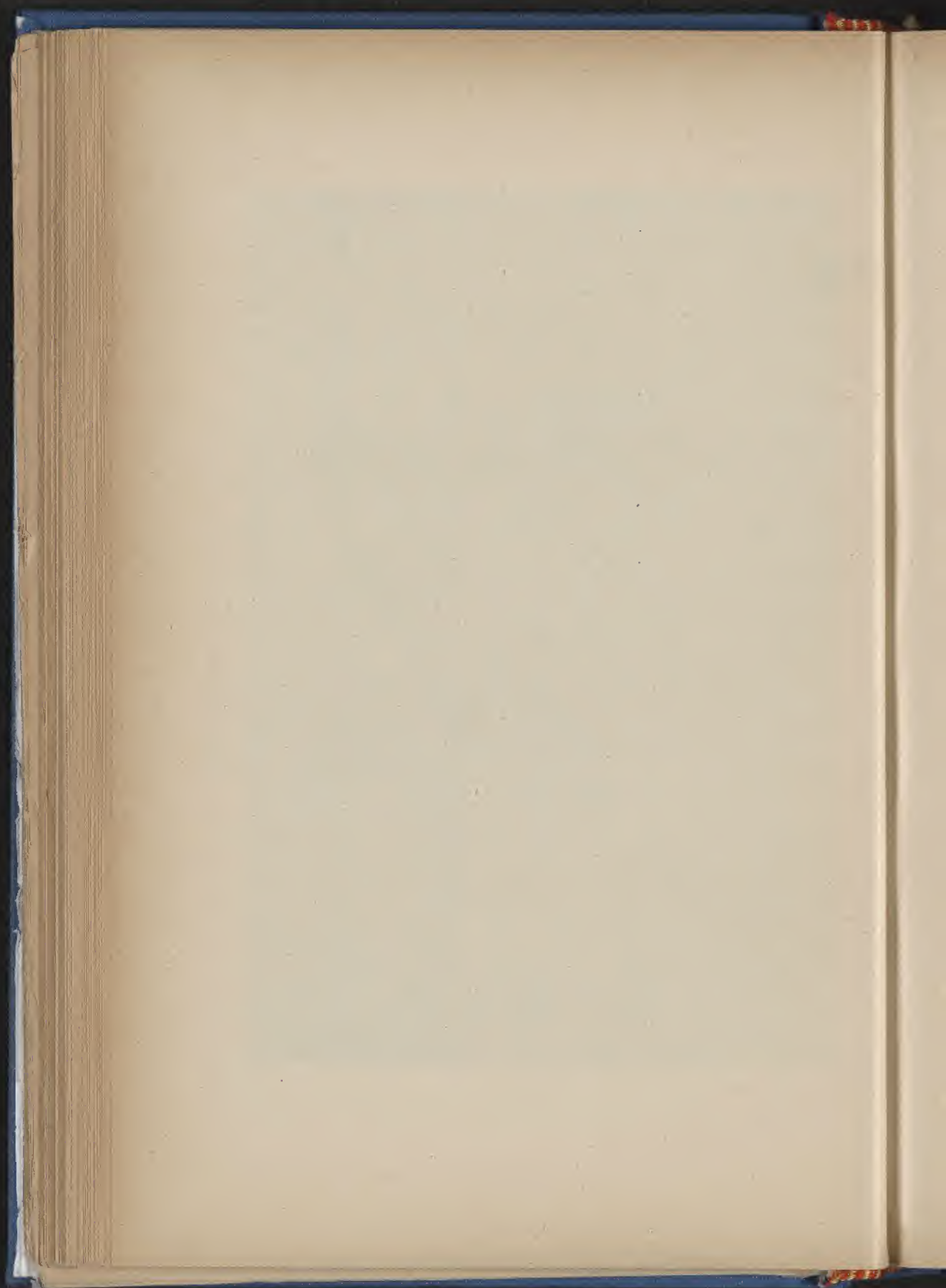
Verso la metà del secolo decimoquinto vediamo questo Ponte destinato anche allo scarico dei marmi e della calce, per pesar la quale vi si poneva il « tabaco », recipiente in legno di forma quadrata, raccomandato alla stadera per mezzo di funi o catene, ed il tutto sospeso ad una *capra*, il noto arnese di tre legni rizzati a modo di trespolo. Nel *Manuale* del 1565, in data 28 luglio si ha la spesa per due facchini: *qui portaverunt tabacum... cum cattenis et cantario: soldos quatuor*, e per pagate ad Antonio della Torre per sua mercede: *marchandi et giustandi tabacum et cantarium pro pezando calce: soldos octo.*

Detto Ponte ebbe restauri durante il 1538 per mano di maestro Giacomo Carlone e dei novelli nel 1570. Nel 1582, 29 novembre, si vietava di riporvi sopra materiali di demolizione e di costruzione, stantechè, come dice il proclama « per essere basso et assai stretto quando gonfiano le acque per fortuna del mare si lava e conseguentemente porta esse materie nel Porto in pregiudicio di questo ».

Dal 1583 al 1586 vi si lavora attorno per riparazioni, se non fors' anco ad un alzamento del suolo, onde ovviare ai danni sucitati. In appresso, 1591, 1602 e 1622, ebbe risarcimenti in muratura, e nel 1653, riattatene le scale, si ordinava, 30 luglio, che lo scarico dei legnami, il quale dopo l' ampliamento e la destinazione del Ponte dei legni ad uso delle merci si soleva fare su questo dei Cattanei, dovesse invece aver luogo su quello dei Calvi. Nel 1680, 23 agosto, si commetteva a maestro Andrea Langasco di procederne al restauro, con obbligo di mantenerlo in buone condizioni, anche mercè nuovi lavori, per lo spazio di cinque anni. Ebbe poi ancora altri risarcimenti nel 1684 e '85 per mano dei maestri Luca Gazzano e Gio. Tommaso de Ferrari, come da contratto del 29 aprile 1684, lavori cui era tenuto a compiere il Gazzano, e finalmente il restauro del pavimento nel 1750.

Di questo Ponte, tuttodì esistente alla estremità meridionale del Portofranco e fuori della cinta murale di esso, resta tuttavia vivo il ricordo col nome di « Calata dei Cattanei ». Infatti colla costruzione dei Forni pubblici dapprima e dei Magazzini del Portofranco dipoi, non essendo più bagnato dal mare che nel lato sinistro, esso prese forma di una vera calata. Nome quest'ultimo che conservò fino ad un cinque anni fa; quando pel riempimento fatto del Mandraccio, perdè la forma ed il nome di Calata, come già aveva perduta quella di Ponte. Odiernamente è parte della nuova e vasta piazza formata ivi in seguito al menzionato riempimento.

A destra del Ponte dei Cattanei era quello detto « dei Chiavari » chiamato altresì « Ponte del vino d'oriente » *Pons vini orientis*, dalla vendita che vi si faceva di questo prodotto. Alla sua radice esisteva una piccola casetta ove stavano i collettori del diritto sul vino, ridotta poi a botteghe come ne avverte una nota del 2 gennaio 1530, relativa alle stesse, e ricordante che ivi, *multo tempore elapso et antiquitus colligebatur introytus cabelle vini.* Più tardi questo Ponte ebbe anche nome « dei coltellieri » *Pons cultelleriorum*, dalle molte officine che ivi presso avevano i coltellinai.

Da una nota di spese occorse per il restauro fattovi operare nel 1340 da Antonio Boccanegra, figlio al Guglielmo, ed uno dei Salvatori del Porto e Molo, parrebbe che fosse costruito in legno, giacchè non d'altro si ha cenno in essa che di legni, di assi e di chiodi. E che fosse in legno lo confermerebbe l'essere additato in alcune carte e peculiarmente in atto del 30 ottobre 1440, coll'appellativo di *Pons ligni vini orientis*, per distinguerlo da quello occidentale nella Darsina del vino presso la Porta dei Vacca, ch'era invece in pietra. La sua costruzione in massiccio venne, a quanto sembra, effettuata intorno al 1465. Troviamo infatti fra le carte del notaro Guiraldo che i Salvatori del Porto e del Molo addì 21 agosto

Mandraccio e Molo Vecchio - Secolo XVII

anno citato, convenivano con Antonio di Viacava circa la costruzione di palmi centoventi di ponte contiguo alla parte costruita poco prima: *palmorum 120 pontis contigui ee parti pontis que paulo ante constructa esset prope logium laneriorum.* Lavoro che si doveva compiere in buone pietre piccate e misurare palmi otto in larghezza nelle fondamenta, sei alla cima e dieciotto in altezza. Ciò ben inteso, dopochè i Salvatori del Porto e Molo avessero fatta formare attorno la palificata e provveduto all'interiore asciugamento della medesima. Quel giorno istesso il Viacava conveniva per l'effettuazione dei detti lavori con Giovanni, Egidio, Giacomo e Martino tutti da Gandria e Giuliano da Bissono, maestri d'Antelamo, che si accollavano il lavoro con atto rogato dal notaro anzidetto, e per una somma assai minore di quella pattuita dal Viacava, sì che questi n'ebbe largo guadagno ([8]).

Ponte Chiavari.

Presso alla sua radice, ov'era, come vedemmo, la Loggia dei lanieri, sorgeva il piccolo edificio in che vigilavano i gabellieri del vino; ciò che dà la ragione del suo vecchio titolo, mentre quello « dei Chiavari » gli venne attribuito più tardi. Lo conferma un decreto del 17 agosto 1514, con che si proibiva a Demetrio Sauli di lavorare un albero di nave: *super pontem vinorum vulgariter nuncupatum lo ponte de Chiavari.* Quanto all'altro titolo de' Coltellinai, ne abbiamo pure conferma in nota del 3 agosto 1471 *pro pensione hospitii pontis culteleriorum, ubi consuetum erat colligi cabellam vini.*

Detto Ponte ebbe restauri negli anni 1550, 1592 e 1597, e venne allargato di tredici palmi nel 1610. Quasi un trentennio dopo, 1639, ed in seguito a reclami dei padroni delle barche che recavano legna alla città, si concesse loro di costruirvi ad ambi i lati e per maggiore comodità di sbarco,

una travata o palco su pali infissi nel fondo del mare; il qual palco doveva avere una larghezza di palmi sette in otto, e lungo quanto misurava il Ponte stesso.

Il Ponte di Chiavari scompariva poi in gran parte in seguito all'asseccamento ordinato addì 16 febbraio 1657, del contiguo tratto di mare, occupato per l'ampliazione dei magazzini del Portofranco, e totalmente infine nel 1786 per l' avanzamento fatto in fuori della calata fra il Ponte della Mercanzia e quello dei Cattanei. Lavoro questo operato dai Protettori dell' Ufficio di San Giorgio, allo scopo di costruire nuovi magazzini per la merce in Portofranco.

Eccoci ora al « Ponte dei legni », *Pons lignorum*, che già da Cartularî dei Salvatori del Porto e Molo, nel secolo XIV, conosciamo posto in prossimità del mercato dei pesci, onde anche il nome ad esso attribuito di *Pons clape piscium* o di *Pons cetariorum* (dei pescivendoli), e più tardi, come vedremo, di « Ponte della mercanzia ».

Ed è appunto col nome di *Pons cetariorum*, che lo menziona l'annalista Giovanni Stella, all'anno 1432, laddove riferendo dell'ampliamento fattovi operare durante i mesi di agosto e di settembre, dai Padri del Comune di allora, dei quali cita i nomi, scrive: *augeri fecerunt pontes duo in portu Ianue fabrica lapidea, primo pontem cetariorum ad equalitatem anguli domus doane;* e cioè che l'aggiunta era stata fatta in pietra e si estendeva fino all'angolo dell'edifizio della Dogana. Esso, infatti, ed il vicino, or detto « reale », di cui diremo in appresso, erano di quel tempo i soli che fossero costruiti in pietra. Del che ci avverte un decreto del 14 gennaio 1449 nel quale, accennandosi ad una escavazione del Porto, eseguita nella goletta spaziante fra i medesimi, si legge: *inter duos pontes lapideos*. Donde ne consegue che gli altri dovevano essere ancora in legno, e questi due soli in pietra.

Esso ebbe specialmente nome di Ponte dei legni, perchè serviva allo sbarco di questi, non però sempre in modo assoluto. Infatti da una richiesta del 14 marzo 1586, sporta da Pietro Cantello, appaltatore della gabella sui legni, si apprende che se ne sbarcavano eziandio sul Ponte degli Spinola e su quello dei Chiavari. Che anzi in detto anno si erigevano apposite casette in legno su questi due Ponti ad uso del citato appaltatore: *pro anotatione lignorum.* Nondimeno per decreto del 13 maggio 1615 vediamo assegnare come luogo di stazione e di scarico alle navicelle provenzali l'estrema parte del nostro ponte verso occidente, e per il tratto di centotre palmi, proibendo ad altri lo accostarvisi.

Non è improbabile che la sua costruzione abbia avuto luogo nel 1283, giacchè da un frammento di statuto genovese che si conserva nella Biblioteca Vaticana, si ha che di quell'anno Marino Boccanegra, architetto, doveva costruire un Ponte, a levante di quello del Pedaggio, in prossimità della Chiappa (mercato), dell'olio e della Pescheria. Il fatto che nel 1264, 12 marzo, vediamo Giannino della Costa, da Uscio, obbligarsi a consegnare cinquanta tavole d'abete sul Ponte di Piazza lunga, che è a dire dei Cattanei, e nello stesso anno, 5 settembre, Guglielmo Luncio e Rolandino da Marassi deporre sul Ponte predetto seicento cantara di legni, e diecisette anni appresso, 1281, 10 marzo, eppertanto soli due prima del 1283, Alberto Torsello si obbliga di consegnare a Pietro Lomellino, cento travi di abete: *ad pontem pedagii,* confermerebbe che non esisteva ancora il Ponte dei legni, e che questi si sbarcavano già al precitato dei Cattanei ed a quello del Pedaggio, poi Ponte reale.

Il Ponte dei legni ebbe restauri nel 1340, 1351, 1383 e 1394 e fu accresciuto nell'anno 1432 per opera di Bernabò Dentuto, Giacomo De Franchi, Andreolo Vivaldi e Sagino di Frassineto, Padri del Comune. Nel 1444 se ne deliberava un

altro prolungamento per centoventi goe (metri 89,280) previo asseccamento intorno ad esso mercè di doppia palizzata, il lavoro della quale assumeva Antonio da Lavagna, maestro d'ascia, per convenzione coi Padri del Comune, sottoscritta al banco dei medesimi nel Palazzo del mare. Detta clausura, da compiere in due tempi, doveva misurare in larghezza ventidue goe da una parte all' altra del Ponte, e l'assuntore precitato, doveva mantenerla vuota e *stagna* per tutto il tempo necessario a che il muro o massiccio fosse non soltanto perfezionato, ma eziandio secco; lavoro che durò fino all'aprile del 1445.

Ebbe restauri nel 1571, compiuti i quali vi si costrusse una casetta, sulla cui fronte il pittore Matteo Campora dipingeva le insegne del Comune, siccome era consuetudine di fare su tutti gli edificì pubblici ([9]).

Nel 1584 vi si facevano scalinate e vent'anni dopo, 1604, esso ebbe risarcimento per mano di maestro Gaspare Corte, e questo specialmente al pavimento. Fu restaurato nelle fondamenta nel 1610 e nel tempo stesso ampliato di tredici palmi dalla parte del Ponte dei Chiavari, essiccandovi prima attorno nel modo consueto, lavoro che durò dal 12 luglio al 23 ottobre successivo. Venne pavimentato contemporaneamente, e di nuovo nel 1629. La spesa fu di L. 7696, dodici soldi e 3 denari. Per la palificata si spesero L. 14738,9.

Frattanto nel 1641 si delibera che lo scarico dei legni, debba effettuarsi, non più su questo Ponte, ma su quello dei Calvi, e in pari tempo se ne propone l'allargamento fino in cento palmi, lavoro che dura parecchio e dopo del quale esso vien destinato allo scarico delle merci, cui non era più sufficiente l'altro del pedaggio, o della mercanzia, che gli stava a destra, pel che questo dei legni toglie nome di « Ponte nuovo della mercanzia », *Pons novus mercature.* A tale effetto con decreto del 15 febbraio 1644, Gaspare Franzone e Francesco Garbarino venivano deputati a considerare il modo più

opportuno affinchè le feluche e le altre piccole barche prendessero posto *ad pontem adhuc mercantiae nuncupatum*, per lo scarico delle merci che recavano. Quindi perchè le navi potessero meglio accostarsi ai fianchi dello stesso, si procedeva alla escavazione del fondo intorno al medesimo per palmi cento in larghezza ed altrettanti in lunghezza, e con decreto del 26 aprile 1647 si proibiva che nello spazio pubblico esistente *inter clapam et novum pontem mercature* si erigessero edificî di qualunque sorte. Nel 1655 se ne propone l'allungamento per un tratto tale che il Ponte alla sua estremità raggiungesse un fondo d'acqua di venti a venticinque palmi. Esso ebbe restauri durante l'anno 1673 per mano di maestro Tommaso Tarrone, ed altri ancora nel 1678, 1680, 1697, 1710, 1722 e 1741, e dei più notevoli nel 1755, 1756 e 1762. Nel 1792 infine vi si collocavano due mancine o *grue* per lo scarico degli zuccheri; le prime impostate sui Ponti del nostro Porto.

Ponte Reale.

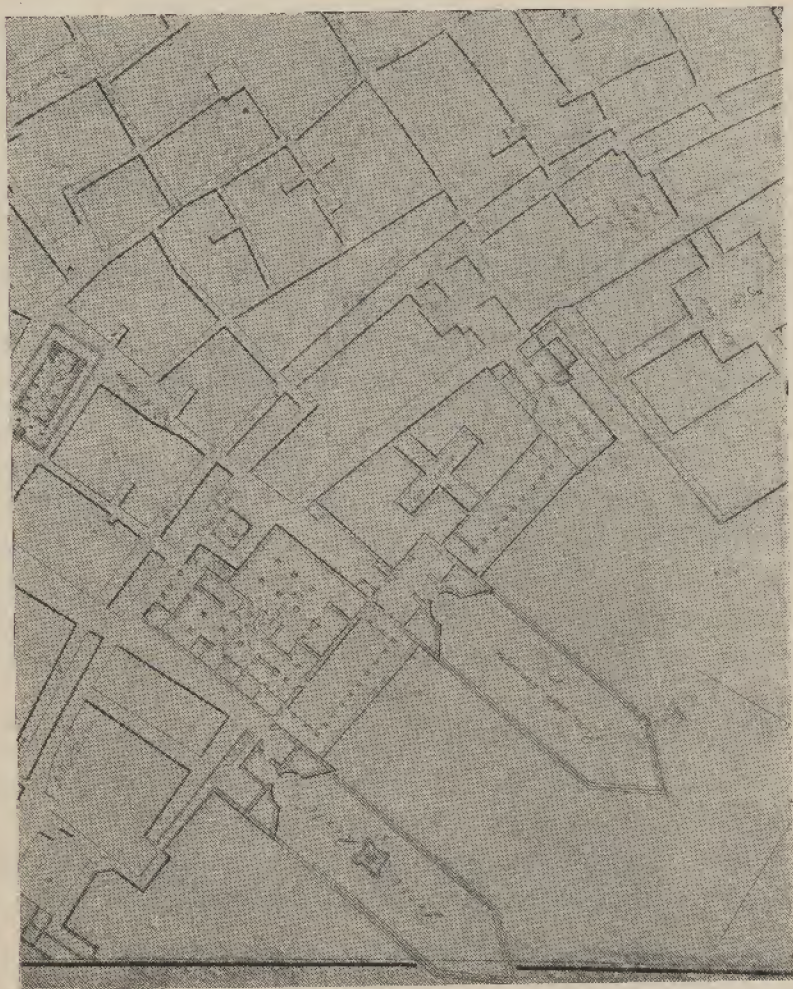
Il Ponte che da quasi tre secoli ha titolo di « Reale » addimandavasi in origine col nome di « Ponte del Pedaggio » comechè vi si riscuoteva il diritto di dogana. Ne porge notizia un atto del 27 aprile 1276, mercè il quale Giovanna vedova di Pietro, marchese di Gavi, faceva procura al figlio Emmanuele, per esigere quanto le spettava sui pedaggi in Genova *ad pontem pedagii de mari et ad portam Vacarum*. Per la sua vicinanza alla Dogana vi si sbarcavano infatti le merci importate dalle navi; e un'ordinanza anteriore al secolo XIV ricordava ai barcaiuoli ed ai chiattaiuoli di non sbarcarle altrove. A ciò porgeva comodità la piazza che gli stava alla radice e che spaziava a fianco della Dogana stessa; la piazza cioè che dal Ponte medesimo dicevasi « Piazza del Ponte del

Pedaggio », di fronte alla quale sorgeva, come sappiamo, l'edificio della Raiba del grano, e poco discosto quello della Zecca.

Il Ponte del Pedaggio ebbe restauri nel 1340 per ordine di Antonio Boccanegra, uno dei Salvatori del Porto e Molo. Sofferti danni per cagione di violenta fortuna di mare, avvenuta nel 1342, ebbe tosto gli opportuni risarcimenti, ed altri lavori di perfezionamento vi si operarono nel 1371. Rifatto quasi interamente intorno al 1380, venne riparato da capo nel 1394 e poi ancora nel 1412, 1437, 1439 e 1440; fu prolungato per un tratto di trenta goe nel 1443, previa la formazione di apposita palizzata in cerchio ad esso; lavoro eseguito dal già a noi noto maestro d'ascia Antonio da Lavagna, per convenzione stretta coi Padri del Comune addì 8 agosto di detto anno. Altri restauri vi si fecero nel 1451.

Riattatene le fondamenta nel 1539 per mano di maestro Bernardo da Cabio, giacchè come dice una nota del 20 dicembre di detto anno esso era stato *male fundatus*, dodici anni dopo, 9 settembre 1541, se ne proponeva l' allargamento nella misura di palmi cento, al quale effetto si chiudeva con palificate il tratto acqueo spaziante tra detto Ponte e quello dei Legni, asseccandovi per quaranta palmi in larghezza. Vi si fecero restauri nel 1543 e nel 1551. Nel 1562 si costruiva una scala in pietra di Promontorio, alla sua estremità e dal lato occidentale. Ebbe altri riattamenti nel 1570, 1573, 1574 e 1575 e nove anni dopo una nuova scala ed ulteriori restauri nel 1586.

Nel 1597, essendo guasto da ambi i lati, se ne decretava un sollecito e valido restauro, ordinando nel tempo stesso che a maggior comodità per gli approdi vi si costruissero due nuove scale, una a destra verso il Ponte degli Spinola e l'altra a sinistra verso quello dei legni, deputando a ciò il magnifico Giulio della Rovere.

Nel 1610 se ne ordinava la pavimentazione ed il riattamento delle scale in più elegante forma, attribuendone la

Ponte Reale e Ponte della Mercanzia - Secolo XVII

cura a Tommaso Gentile, e due lustri dopo vi si apriva un'altra scala all'estremità ed all'opposta parte di quella costruitavi nel 1562. Esso era infatti addivenuto il Ponte di

approdo precipuo per le persone, e lo dimostra un ordine impartito dal Senato il 13 giugno 1630 col quale si avvisava di ben provvedere a che la trireme recante la regina di Varsavia potesse approdarvi con tutta facilità e sicurezza. Nel 1619 e per decreto del 9 dicembre ebbe restauri alla scala predetta e lavori di pavimentazione. Ebbe miglioramenti negli anni 1626 e 1629.

Nel 1641, avendo il Magistrato di San Giorgio deliberato di procedere allo ampliamento di questo Ponte e di quello dei Legni, previa la formazione tra essi della palificata, e por mano alla costruzione della strada e cortina che si era disegnato fare di fronte al Palazzo del Magistrato stesso, alcuni impresari costruttori proponevano eseguire il lavoro nel seguente modo, e cioè :

« Asseccare fra detti Ponti in larghezza de palmi quaranta e più se ordineranno, far la strada e cortina davanti al palazzo di santo Giorgio, et anche asseccare fra il Ponte delle legne e Chiavari a dritta linea tanto quanto sporge in fuori detto Ponte dei Chiavari, per fabbricarvi uno magazeno o sia Portofranco, tutte le sudette fabriche da fondarsi sopra cascie e pali ».

Per maggior sicurezza e per fondar meglio il tutto, proponevano « farvi in cambio una palificata dal ponte de Spinoli sino al Ponte dei Cattanei, repartita in tre palificate, e cioè una dalli Spinoli alla Mercantia, la seconda dalla Mercantia alle Legne, et la terza dalle Legne alli Cattanei » unendovi un disegno di progetto.

Proponevansi inoltre di procedere alla formazione ed asciugamento delle palificate in modo che spacciata la prima, si ponesse mano a formar la seconda e così di seguito per la terza ; obbligandosi a tenerle asciutte e fondare le menzionate costruzioni dieci palmi sotto al fondo del mare.

Non è noto chi fossero costoro nè se ad essi fosse realmente assegnato il lavoro, nè a quale altro concetto mirassero le tracce, segnate nel disegno, tra la Darsina ed il Molo vecchio e del lungo ponte da sbarco che si sarebbe proteso da quello dei legni. Certo è che compiuti i lavori ordinati dal Magistrato predetto, in memoria dei medesimi si murava una lapide superiormente alla nuova Porta del Ponte stesso, colla iscrizione seguente.

URBIS COMMODO PROPUGNACULO ET ORNAMENTO PROTECTORES SANCTI GEORGII AUCTORITATE SERENISSIMI SENATUS PROHIBITO LITTORIBUS MARI MOLES PORTAS PROMPTUARIA EXTRUEBANT AN. MDCXXXXIII.

Il Ponte reale ebbe ancora parziali restauri nell'autunno del 1650. Nel 1655 certo Gio. Baillac proponeva allungarlo in modo che la sua estremità raggiungesse un fondo di venti a venticinque palmi, mentre non ve ne era allora che una di soli sei alla radice, e la sua lunghezza non raggiungeva i duecento.

Fu novellamente risarcito negli anni 1680, 1681 e 1682, per opera dei maestri Bernardo Verrina e Andrea Langasco e nel 1704 e 1705, e specialmente alla sua estremità nel 1729. Ebbe notevoli lavori nel decorso del 1737 per mano di maestro Domenico Bergano, dalle cui note risulta altresì che vi si erano posti marmi. Lavori di minore importanza, infine, vi si operarono nel 1750, 1756 e nel 1797.

Dirò ora come il nostro Ponte col volgere dei secoli ed in ragione degli usi cui veniva destinato, mutasse più volte di nome. Infatti, chiamato dapprima « Ponte del pedaggio » soltanto, lo troviamo poi detto « Ponte del pedaggio della mercanzia » per essere il solo destinato allo sbarco delle merci soggette a dazio. E con questa ultima e sola denominazione lo si indica ancora in atto del 6 giugno 1480. Atto con che il governo concedeva ai Protettori dell'Ufficio di San Giorgio certo

tratto di suolo pubblico ad effetto di ampliare la Reba del grano, la quale, come già sappiamo, sorgeva di fronte al medesimo, decretava che il suolo concesso fosse uguale in larghezza a quella *pontis pedagii mercantie.* Cinque anni dopo in una instanza dei Protettori anzicitati, mercè la quale richiedevano si provvedesse alla pavimentazione dello stesso, lo si menziona col solo appellativo di « Ponte della mercanzia ». Così purè in altre carte, specialmente del 1508 e 1516, ne sono notate le spese per edifici e loggia innalzati tra esso Ponte e quello « dei legni » si legge: *in medium pontium lignorum et mercantie.* E col nome di « Ponte della mercanzia » *Pons mercantie, mercature* ed anche *mercatorius,* lo vediamo in più documenti e finchè venne destinato allo scarico delle merci anche quello « dei legni ». Da quel giorno il nostro tolse a dirsi « Ponte vecchio della mercanzia » per distinguerlo dal precitato « dei legni » che si cominciò a dire « Ponte nuovo della mercanzia ». Ne informa un atto del 25 maggio 1644, ove si legge « Ponte della mercanzia in quale vi è compreso il luogo che già era nella strada che dal canto del Palazzo di San Giorgio tira verso il ponte vecchio di detta mercanzia, e che fu ordinato si dovesse tirare in certo luogo contiguo alla porta del ponte nuovo hor detto della mercanzia ».

Ma anche la denominazione di « Ponte vecchio della mercanzia » non tarda a cedere il posto a quella di « Ponte delle galere » per essere destinato all'approdo di queste, e finalmente vien detto « Ponte reale » in omaggio alle deliberazioni del 3 gennaio e 9 marzo 1637. Nei quali giorni ed anno, dichiarato *regno* l'isola di Corsica e Maria Santissima regina di Genova e del Dominio, la Repubblica assumeva il titolo regio. Da ciò il nome di « reale » attribuito non soltanto al nostro Ponte, ma eziando al Palazzo ducale, alla Darsina delle galere, all'Arsenale, alla galera capitana e perfino al comito ed al pilota di questa.

Il decreto recava altresì che lo stendardo della Repubblica e le insegne o stemmi pubblici fossero fregiati non più, come prima, della corona ducale, ma di quella reale. Il perchè addì 24 dicembre i Padri del Comune trattavano col pittore Battista Burleto, e questi contro una somma convenuta, si obbligava a dipingere sopra tutti gli edifici della Camera le insegne della Serenissima Repubblica con la corona reale.

L'incoronamento poi di Maria Santissima in regina di Genova e Dominio, ebbe luogo il 25 marzo, stesso anno, in San Lorenzo, per mano del Doge, assistito dai Serenissimi Collegì, ponendo la corona reale in capo alla statua della Beata Vergine e lo scettro nella destra. Fu allora e durante la cerimonia che si inalberò per la prima volta il vessillo reale sulla torre del Palazzo pubblico, e all'antenna della galera capitana.

Si decretava altresì che negli scritti, parlando della Corsica, la si chiamasse Regno, e che negli atti ufficiali spiccati dal Palazzo pubblico si scrivesse: *datum in palatio regali.*

In seguito ai recenti grandi ampliamenti delle contigue calate, il Ponte reale ebbe ancora una volta mutato il nome in quello di Guglielmo Embriaco, cancellando così una pagina della storia politica della Repubblica genovese; la quale, come or ora vedemmo, aveva dato quel nome sotto ben altro aspetto di quello che forse vi volle attribuire; quello cioè di potere intervenire ai consessi dei sovrani.

Tale l'origine vera e sola del titolo di « reale » attribuito al nostro Ponte.

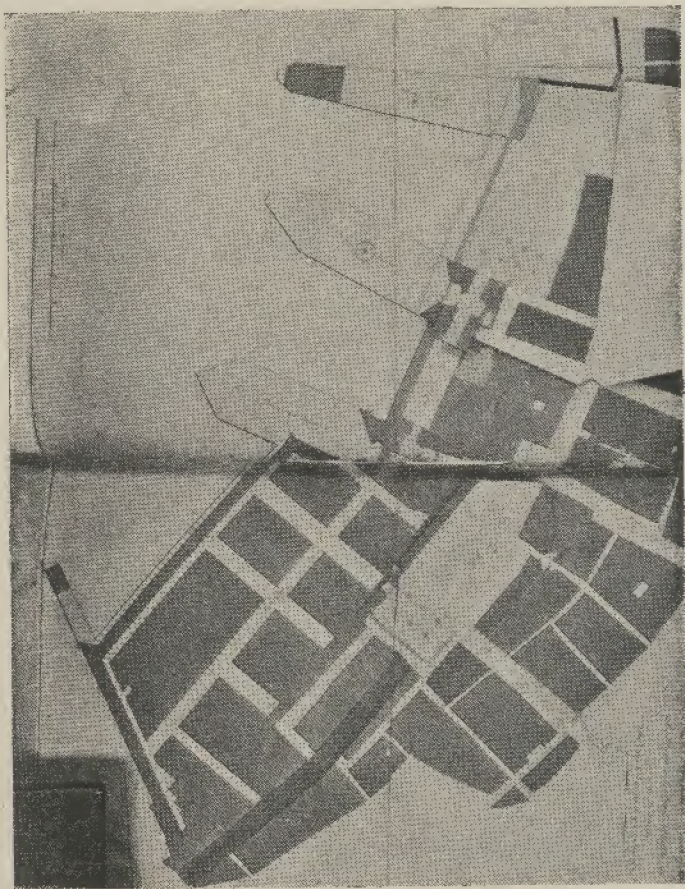
Caduta la Repubblica genovese e proclamato il Governo democratico, 14 giugno 1797, il nostro Ponte ebbe ancora un nuovo nome, e cioè quello di « Ponte nazionale »; nome che conservò fino all'annessione di Genova al Piemonte; avvenuta la quale, 1815, esso riebbe tosto il titolo di « reale » che conserva oggi ancora. Tra i marmi del Museo civico esiste tuttodì

una lastra colla scritta « via al Ponte nazionale », la stessa or detta « via al Ponte reale ».

Ponte Spinola.

Del Ponte degli Spinola, così chiamato dalla omonima famiglia che vi possedeva di contro, ho la prima notizia per l'anno 1340 a ragione di certi lavori di restauro eseguitivi durante il detto anno. Nel 1432, e più esattamente nei mesi di agosto e di settembre, Barnaba de Scipioni, Giacomo De Franchi, Andreolo Vivaldi e Saggino da Frassineto, Padri del Comune, lo fecero ampliare fino all'angolo dell'edificio della Zecca, *usque ad parietem anguli domus auri fundine in qua moneta januensis cuditur*, lavoro in pietra cui si era però posto mano già nel 1430. Ebbe restauri nel 1439, e dei notevolissimi durante il 1456 per opera di maestro Giovanni di Lancia o Lanzo che vi costruiva duecento cinquantotto cannelle di muro; ond'ebbe nome di Ponte nuovo degli Spinola, perchè rifatto ed ampliato per la medesima parte. Tre anni dopo, 13 ottobre 1459, il governo ordinava ai padri del Comune di far demolire la piccola torre edificata in capo ad esso e di ridurlo nella sua pristina forma. Lavori che venivano effettuati da maestro Domenico da Valsoldo.

Nel 1502 si lavora al rifacimento della scala esistente ed alla formazione di una nuova, operandovi maestro Beltrame da Bissone. Pel 1523, 5 agosto, si hanno disposizioni circa lo scarico della calce, arena, mattoni, pietre, legna, frutta, vino, grano, mercanzia ed altro, assegnando un lato ai materiali di costruzione e l'altro lato ai legni e prodotti vegetali e merci. Anche il deposito de' marmi vi si effettuava dagli scultori, *piccapetre*, che vi avevano prossime le loro botteghe lungo la Ripa del mare e intorno al 1550, vediamo Giacomo Carlone pagare annualmente alla Camera venticinque lire per

certo spazio locatogli a tale uso. Ebbe altri risarcimenti nel 1556 per mano di Battista da Valsoldo, maestro lombardo, come ne lo dice la patria sua, e nel 1584 vi si costruiva una nuova scala a destra.

Ponti della Mercanzia, Reale e Spinola - Secolo XIX

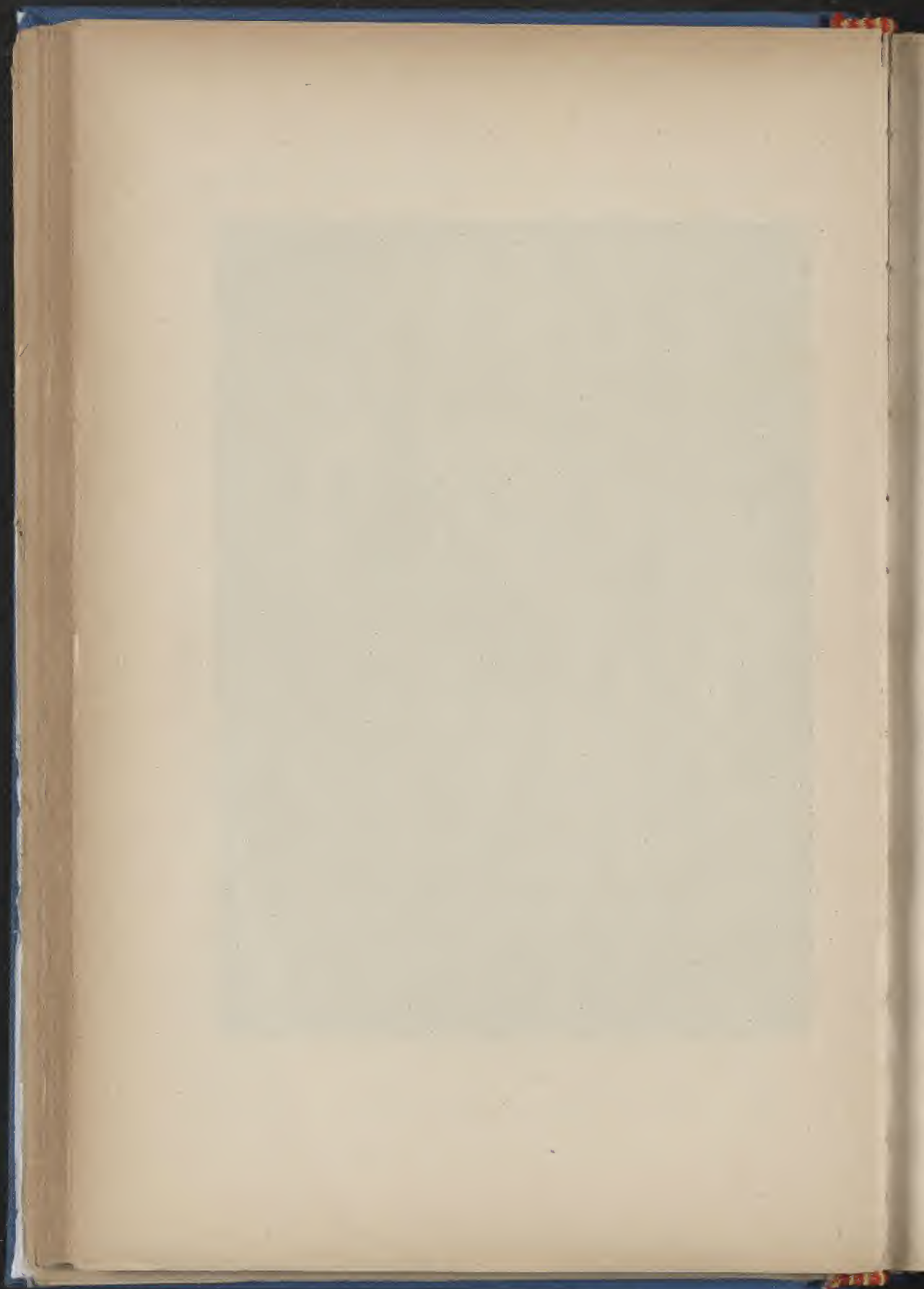
In una pianta del Ponte dei Calvi delineata nel 1589, nella quale figura anche quello degli Spinola, si legge: « Lo ponte de Spinoli è fuori della muraglia della spiaggetta palmi cinquecento diciasette ». Una lunghezza pertanto di m. 128

circa. Ebbe lavori di rafforzamento nel 1597, in seguito ad una troppo profonda escavazione del fondo fatta in quell'anno nella goletta spaziante tra esso e il citato dei Calvi, per cui se ne erano scalzate le fondamenta in modo tale che minacciava rovina. Venne quindi destinato allo sbarco delle ciurme e munito attorno di pali per legarvi i burchielli o piccoli scafi delle navi. Correndo il 1605 e poi ancora nel 1609 e 1623, si riparavano i gradini della scala a ponente, e nel 1627 si procedeva alla sua pavimentazione. Da quest'ultimo anno in appresso, e cioè fino al 1797, non ebbe che lievi risarcimenti operativi nel 1684, 1719, 1739, 1758 e 1793.

Ponte Calvi.

Eccoci ora al Ponte detto dei Calvi. Nei secoli anteriori al XV, più che da questa famiglia s'intitolava da quella dei Cebà che, come la precitata, possedeva pure di contro ad esso lungo la Ripa e prima ancora che dai Cebà aveva nome di « Ponte della calcina » *Pons calcine,* dallo scarico che vi si operava di questa materia. Non son rare infine le carte che lo menzionano col nome di *Pons calcine de Ceba,* quando già toglie a dirsi da questo casato; denominazione della quale si spoglia poi per intitolarsi semplicemente dai Calvi. Che il Ponte detto della calcina fosse questo dei Calvi, lo confermerebbero i due atti che qui riferisco. Uno, in data del 16 ottobre 1407, ha che la torre dei Murchî era posta: *iuxta pontem calcine* (Richerio, Fol. B., Fol. 29 c. 6). L'altro in data del 7 maggio 1433, la pone: *iuxta ecclesiam sancti Pancratii,* (Ivi, Ib. Fol. 32 c. 3). Or questa chiesa sorge appunto di contro al Ponte detto dei Calvi.

Le prime carte che parlano di questo Ponte ce lo mostrano costruito in legno. Infatti nel conto delle spese occorse nel 1342 e 1379 per il suo restauro non si ha cenno che di travi, di

La Darsena e i Ponti - Fine del Secolo XVI

tavole e di chiodi, e non già di pietre, calce ed arena; e vi sono citati soltanto due maestri d'ascia, Federico da Sassello e Simonino da Rovegno, e un maestro d'Antelamo, ossia fabbro muratore. Così del pari pe' restauri fattivi nel 1439 e nel 1451 [13].

È tra il 1459 e il 1460 che parebbe doversi fissare la data della sua costruzione in pietra; imperocchè nei Cartularî di questi anni leggonsi appunto le spese per la *Fabrica pontis nobilium de Calvis*, alla quale lavoravano Giovanni da Bissone, Paolo da Brea e Marchetto da Gandria, maestri d'Antelamo, che avean tolto l'opera in appalto, e cioè la costruzione di goe quaranta, al prezzo pattuito di quattro lire e sette soldi per ogni goa. Gaspare Cassina da Ovada, maestro d'ascia, formava la chiusura o palizzata in legno per la necessaria fondazione, mentre una ventina di operai lavoravano à nettare e preparare il fondo del mare per posarvi le fondamenta dei pilastri [14]. Traevasi infine la calce dal vicin luogo di Sestri e specialmente da Cogoleto, paese quest'ultimo che deve forse il suo nome (*Cogœ̂u* in vernacolo) alle fornaci ove si cuoceva siffatta materia [15]. Circa tremila lire genovine costò l'opera compiuta, somma che considerato il tempo ed il valore di quella lira, possiamo calcolarne l'ammontare della spesa in odierne lire dodicimila e più.

Tralascerò di ricordare parecchi risarcimenti fattivi durante il periodo di più che un secolo, comechè di poca importanza, per riferire sul notevole prolungamento di 225 palmi, che deliberato per decreto del 3 luglio 1859, aveva la sua effettuazione nell'anno appresso, iniziandone il lavoro addì 5 gennaio e portandolo a perfezione col declinare dell'anno. Addì 11 settembre del quale, i Padri del Comune decretavano che di tant'opera fosse conservata perenne memoria mercè di lapide in marmo da murare presso la Porta dello stesso e recante le seguenti parole: *Pilam hanc Nicolaus Gambarupla,*

Stephanus Invrea, Iohannes Franciscus Spinula, Petrus Baptista de Franchis et Iohannes Thomas de Oliva Patres Comunis, Portusque et Molis Conservatores ex S. C. palmos dugentos viginti quinque perducendam curaverunt anno salutis 1590 ([16]).

Quindi addì 26 ottobre si decretava di rifare le due scale esistenti nel tratto vecchio, riducendole nella forma delle quattro fatte nel tratto nuovo; compiute le quali, si ordinava, 4 gennaio 1591, di pavimentarlo con pietre riquadrate di Vesima, eleggendo Ludovico Villa a soprastante di un tal lavoro. All'architetto Giovanni Ponsello che aveva disegnato e condotto il lavoro si assegnavano lire cento in gratificazione del suo operato ([17]).

Mercè l'eseguito prolungamento, detto Ponte superava in bellezza tutti quanti gli altri del nostro Porto, siccome ne porge notizia il vederlo giudicare di grande ornamento alla città e considerato degno a ricevere principi e re; cosicchè nelle belle giornate vi si riversavano i cittadini quasi in luogo di passeggio e di sollazzo ([18]). Al qual effetto già per decreto del 18 luglio 1594 si era ordinato che sullo stesso non si permettesse lo scarico di cosa alcuna, affinchè fosse sempre libero e sgombro: *vacuum et expeditum, pro usu et deambulatione civium et aliorum.*

Ebbe nuovi racconciamenti nel 1597, 1599, 1601, 1608, 1626, 1632, 1646, 1652, 1680, 1684, 1703 e 1739; dei maggiori nel 1740 e pochi altri nel 1770, 1771 e 1793.

Il Ponte dei Calvi fu anche detto « Ponte delle legna » dopo che il vecchio « Ponte dei legni » riformato ed ampliato divenne il « Ponte nuovo della mercanzia » e si ordinò lo sbarco dei legni sopra questo dei Calvi.

Ne accerta il decreto del 27 gennaio 1644 ordinante la costruzione sopra di esso di una casetta in cambio di altra già esistente, e demolita allora, sul Ponte dei legni, e da servire ugualmente a sede dei collettori della gabella sui detti legni ([19]).

Del resto ove occorressero ancora maggiori prove ch'esso non ebbe nome di Ponte dei legni che dopo il tempo anzinotato, lo conferma un rescritto del 16 agosto 1448 ordinante la riparazione dei danni arrecati nel Porto tra i « Ponti Calvi e della legna » *inter pontes calcorum et lignorum;* danni avvenuti per cagione di una forte tempesta.

Ponte dei Salumi.

Il Ponte, già detto « dei Salumi » e che a giorni nostri si volle intitolare a Francesco Morosini, doge di Venezia nel 1688, non era in origine che un molo servente di base alla cinta murale eretta nel 1155. La quale, come è noto, dalle Porte civiche dei Vacca, spingendosi per un tratto in mare, chiudeva ivi la città, lasciando aperto il lido interiore. Costruite poi le Darsine e gli scali al di fuori, detto molo o base servì per chiusura ad essi dalla parte orientale. Quindi ebbe in appresso ampliazioni dal lato opposto e prolungamenti, e mentre alla sua radice si rizzavano molini che occupandone l'intero spazzo in larghezza, ne impedivano totalmente l'accesso, più a mare invece e presso la torre posta alla sua estremità, si erigevano i forni per la cottura del biscotto necessario alle ciurme; forni ridotti poi in magazzini per riporvi il sale, e nel secolo scorso destinati a deposito di salumi. D'onde l'origine del suo nome di «Ponte dei Salumi» aperto che fu allo sbarco di questa merce ([20]).

Però questa base di muro avente forma di molo non fu e non figura mai tra i Ponti del nostro Porto, nè pel medio evo, nè prima del secolo scorso. Il Giustiniani, nei suoi Annali, novera infatti soli sei ponti, quelli cioè dei quali ho succintamente narrata la storia, che è a dire: dei Cattanei, dei Chiavari, dei legni, della mercanzia, degli Spinola e dei Calvi.

Del resto che il detto molo non fosse che il muro di chiusura della Darsina, ne abbiamo testimonianza in più carte dei secoli scorsi. Tale altresì un ordine del 31 luglio 1579 che impone di spacciare i gabbioli della spiaggia dei Rebuffi *sublus magazenum salis*, e non sotto il Ponte, come si sarebbe scritto se fosse stato tale. Così del pari in un decreto del 30 aprile 1618 accennante alla purgazione del lido stesso, si ha: *inter darsinam et pontem Calvorum*, dove si vede che non era « ponte », Così del pari in note del 10 febbraio 1638 e primo marzo 1641, relative alla costruzione della cinta murale civica a mare lungo il tratto stesso, si legge « fra il ponte delli Calvi e la Darsina ». Così da decreto del 26 aprile 1703, ordinante di procedere allo « asseccamento tra il Ponte della legna (Calvi) e la cortina o muraglia della Darsina », si comprende che non vi era ponte, ma cortina; e chiuderò infine colla spesa notata l'8 luglio 1771 « per murare sei anelli di ormeggio alla cortina della darsina ». Or se fossevi stato un Ponte da sbarco gli anelli si sarebbero murati, non già nella cortina, ma sul ponte.

Le tavole riprodotte e che rappresentano il detto molo con gli edificî che vi sorgevano e ne occupavano la spazzo ancora nell'anno 1819, dimostrano in modo evidente che esso non fu e non poteva servire come Ponte di approdo nei tempi anteriori al detto anno [21].

Parecchi scrittori, tra i quali l'Alizeri ed il Persoglio, accennando allo arrivo delle Ceneri del Santo Precursore di Cristo, recate in Genova dai Crociati l'anno 1098, narrano che vennero sbarcate allo scalo di Prè e deposte nella Chiesa del Santo Sepolcro di fronte allo scalo stesso. Senonchè, già lo sappiamo, col nome Scalo non s'indicò mai un ponte d'approdo o sbarcatoio, e ce ne ammaestra l'Accinelli laddove parlando della chiesa predetta, la dice « situata alla spiaggia del mare, dove era un ampio scalo per ricetto delle armate, allorchè

i cittadini ritornavano dalle loro marittime spedizioni ». Non è dunque un Ponte d'approdo, ma uno scalo capace di ricettare più navi e servente alla costruzione di queste; quello appunto, come soggiunge egli, che « nel 1162 fu ampliato dai Consoli del Comune ». Lo scalo quindi che colli ampliamenti fattivi in detto anno segnò l'origine della Darsina delle galere e dell' Arsenale. Un atto del 29 novembre 1537 relativo ad una casa posta *supra glaream seu scarium S. Johannis* toglie ogni dubbio sulla espressione *scalo* nel senso di luogo per costruzione di navi. Che anzi un decreto del 22 giugno 1514 ci insegna che vi si traevano le navi da demolire.

Con ciò non è improbabile che qualche piccolo ponte provvisorio in legno venisse costruito alla spiaggia anzidetta, sebbene il luogo non si prestasse troppo opportuno, perchè battuto dal mare tuttevolte che questo veniva mosso da venti di scirocco, mezzodì e libeccio, ma di un ponte stabile d'approdo nessun storico fa parola. Ed anzi Giorgio Stella laddove all'anno 1319 narra delle due galere disarmate che i ghibellini presero ai guelfi, soggiunge che dato fuoco ad una condussero l'altra per serbarla a proprio uso, *apud atrium Sancti Johannis de Burgo Predis*, presso l' atrio cioè della chiesa di San Giovanni. Or se vi fosse stato un ponte d'approdo, avrebbe indicato il luogo menzionando certamente questo.

Ponte di San Tommaso.

Vero è però che, sebbene d'assai minore importanza dei sei descritti, ne esistevano in altri punti della parte occidentale del Porto.

Tale ad esempio quello sotto al monastero di San Tommaso, che servì precipuamente allo sbarco dei grani dopo che il Magistrato dell' Abbondanza ebbe costruiti, 1609, i magazzini detti dell'Annona e più buche o fosse da grano, laddove ora

spazia la stazione ferroviaria detta del Principe. Il qual ponte formato dapprima in legno, veniva nel 1781 costruito in muratura dal predetto Magistrato dell'Abbondanza all'uso dianzi riferito. Una porta aperta nelle mura civiche sottostanti al menzionato monastero, chiamata appunto « la porta del grano » offriva accesso alla citata regione dell'Acquaverde ove sorgevano i magazzini dell'Annona ([21]).

Ponte del Principe Doria.

Di un piccolo Ponte o scala da sbarco che stava di contro al giardino del Principe Andrea D'Oria, è menzione ne' ricevimenti fatti da questi nella sua magione di Fassolo. Ponte che giovavagli eziandio di pronto approdo e per lo imbarco e scarico delle principesche sue triremi, mercè di una scaletta in pietra che saliva al giardino precitato; scaletta presso la quale nel 1532, faceva versare parecchie pontonate di massi, onde meglio assicurare le fondamenta delle logge che appunto di quell'anno stava innalzando in quella spiaggia. Il Ponte ebbe restauri nel 1584 e 1589 in seguito a danni recativi dalle onde, e venne coperto a monte per quasi trenta palmi durante la costruzione delle mura a mare, lasciandovi una porta ed allungandolo poi, 1634, di altri trenta palmi. Nel 1761 infine si versavano non poche pontonate di pietre ai lati dello stesso per accrescere la scogliera a difesa delle mura anzidette.

Della scaletta si ha memoria nel Manuale del Magistrato pel 1552, in data 20 dicembre.

Fassolo. - Ponte dei Lomellini.

Un altro Ponte d'approdo, e questo dei Lomellini, esisteva nei pressi della vetusta e or demolita chiesa di San Teodoro. Ne fa fede un atto del 9 maggio 1470, con che Giacomo e

Gabriele da Carona, maestri d'Antelamo, convenivano con Ambrogio Lomellino di alzare il muro della sua villa posta a

I Ponti - Secolo XVII

Fassolo e di farvi o completare la scala che dalla detta villa metteva al mare. E che la scala mettesse ad un Ponte d'ap-

prodo ce lo conferma un ricorso presentato il 4 febbraio del 1633, da Giovanna e Marco Aurelio Lomellino. Esponevano essi come per la fabbrica delle mura civiche a mare, si dovesse demolire porzione del loro palazzo con loggia e terrazzo, e parte del contiguo giardino « e di più il sbarco alla marina ch'è di un molo (ponte) di palmi 44 di longhezza et di palmi 18 di larghezza, con una bellissima scala per la quale si ascende ad un portico per il quale si va al giardino. Quale molo e scala son fatti con bellissima fabrica di pietre picate e molto ben cinte e chiavate con ferri ». Conchiudevano sperando in un giusto estimo di quanto si doveva demolire e del danno che ne risultava alla possessione rimanente ([22]).

Ponte di San Teodoro.

Del Ponte detto di San Teodoro, dalla vicina chiesa e cenobio innalzati a questo Santo, è la prima menzione nel Cartulario dei Padri del Comune per l'anno 1412, ove si leggono le spese fatte in quella estate per il suo restauro. Esso era allora in legno e ne eseguì il lavoro Francesco da Prè, maestro d'ascia e console dell'arte stessa. Tacciono quindi le carte fino al 1600; anno in che addì 5 settembre Francesco Borsotto e Gio. Andrea Pallavicini, per incarico avutone, presentavano la relazione di una visita da essi fattavi poco prima. In essa dicevano: « si è visitato il sito appresso la piazza di santo Teodoro verso la marina richiesto da vicini per il sbarco de cittadini » senza per altro riferire alcun giudizio sulla opportunità di concederne o no la costruzione. Della quale però abbiamo novella richiesta per voce dei medesimi sull'esordire del 1614. Infatti addì 10 marzo esponevano nuovamente alla Signoria, qualmente « il molo che era negli anni a dietro nella villa di Fassolo, del quale si servivano per lo sbarco et imbarco delle persone robbe et altre cose », era quasi distrutto dai flutti

del mare, sì che erano privi di quel beneficio. Offrivansi pertanto di ricostruirlo a loro spese; ciò che ottenevano, tosto. E che se ne effettuasse la ricostruzione di quell' anno stesso, ne reca fede una susseguente deliberazione del 5 settembre detto anno, mercè della quale si concedeva ai cittadini di Fassolo, *civibus fassiolanis*, una pontonata di pietre della *lapidicina* di Carignano da porre in mare ed in testa del molo (ponte) da essi costruito di fresco, ed allo scopo di preservarlo dalle ingiurie del mare ([23]). Ebbe restauri nel 1631, 1648, 1668, 1725 e 1741 ([24]).

Ponte di San Lazzaro.

Non molto discosto dal precitato Ponte di San Teodoro protendevasi quello di San Lazzaro, così detto dalla vicina chiesa con ospedale eretta nel 1150 ad onore di questo Santo. Dall' atto con che i Consoli del Comune cedevano a certo Bon Martino, lo spazio destinato alla erezione di cotali edificî si ha che lo scalo, che sarebbe rimasto in quella ripa, doveva essere di pertinenza del Comune: *scharium qui in ripa remansit sit Comunis Janue*. Ma non è a credere fosse uno scalo di approdo ossia Ponte, bensì invece uno scalo per costruzioni navali, come lo dimostra il suo trovarsi *in ripa* ed allato allo spazio ceduto al Bon Martino. Lo afferma inoltre il suo appellativo di *scharium*, mentre di quel tempo non si indicavano mai con tal nome i Ponti di approdo.

Nè ad un Ponte d'approdo o sbarcatoio accennava la domanda fatta nel marzo 1556 dai Protettori del citato Ospedale per ottenere licenza di coprire con volta in muratura una parte del prossimo rivo, fra un tratto di volta già ivi costruita « et uno certo ponte esistente appresso il mare ». Il ponte stesso, cioè, citato nel decreto delle decime del febbraio 1141 col nome di *pons clericorum* o *clericolum*, e *cleri-*

colio nell' atto anzidetto del 1150 e così pure nel lodo dei Consoli del Comune del gennaio 1153, siccome confine terrestre, insieme a Susilia, per l' esazione di certe decime della curia arcivescovile. Ed è su detto ponte che la strada romana varcava il rivo di S. Lazzaro che ivi metteva foce passando sotto la volta predetta. Del resto l' espressione « appresso al mare » dice chiaramente che non era un ponte da sbarco, perchè questo sarebbe stato « in mare » ([25]).

Sicure notizie invece ci porge il Cartulario dei Padri del Comune pel 1583 ove si leggono le spese occorse *pro mole fabricato ad sanctum Lazarum*, il Ponte da sbarco o *mole* come non di rado s' usava chiamare un Ponte. Or quel *fabricato* farebbe sospettare che si operasse una costruzione prima e non un rifacimento, giacchè in quest' ultimo caso si sarebbe scritto *instaurato* come era consuetudine. E che così fosse lo dimostrerebbe pure la spesa fatta per due pontonate di pietre gettate ivi in mare a difesa del medesimo: *pro defensione molis qui ibi* (*ad sanctum Lazarum*) *modo construitur*. Rovinato dal mare durante una tempesta avvenuta nel 1615, vi si costruiva sui disegni dell' architetto Gio. Aicardo un nuovo Ponte o sbarcatoio, che servì poi specialmente per lo sbarco del sale, che si collocava in magazzini a tal uso eretti ivi presso nel 1656 ([26]).

Oltre al sale vi si sbarcavano eziandio le merci che si inviavano in Lombardia, ciò che avveniva nella seconda metà del secolo XVII. Ne dànno notizia le istanze fatte nel 1671 affinchè si riparasse il Ponte non solo, ma se ne accrescessero altresì le dimensioni a maggior agio e sicurezza dello sbarco del sale e delle merci. Nell' agosto dell' anno successivo gli architetti Pietro Antonio Corradi e G. B. Costanzo riferivano de' studî compiuti a tale effetto, proponendo un accrescimento di palmi sessantasei nella medesima altezza dell' esistente e

ne presentavano il disegno. Lavori ch'ebbero compimento nell'anno successivo ([27]).

Il Ponte di San Lazzaro ebbe ancora altri restauri e miglioramenti nel 1673, 1676, 1690, 1691, 1698, 1702, 1724, 1731, 1750 e 1758.

Ponte da sbarco alla Lanterna.

Di un altro Ponte da sbarco che esisteva alla Chiappella in comunicazione della via dell'Oliva, abbiamo notizia in un decreto del 27 ottobre 1616, in vigor del quale si concedeva ad Onofrio Ansaldo certa quantità di pietre della cava di Carignano per riporle a riparo del passo esistente nella spiaggia dell'Oliva.

Miglior notizia ce ne porge poi una carta del 4 agosto 1633, nella quale Filippo Centurione, Costantino D'Oria, Carlo Imperiale, Nicolò Grimaldi ed Agostino De Mari, esponevano qualmente in seguito alla costruzione delle mura civiche erette pochi anni prima, fosse stato chiuso e reso inutile il ponte di sbarco, già di grande comodità agli abitanti di quella regione. Il perchè avendo essi esaminato ove fosse conveniente farne un nuovo, suggerivano costruirlo sotto alla strada della Lanterna fuori delle mura, siccome in luogo opportuno « di benefìcio pubblico e privato e di sustentamento de poveri marinai del porto ». Supplicavano perciò la Signoria affinchè ne ordinasse la costruzione, per la cui spesa già essi e molti de' cittadini possidenti in quella plaga avevano sottoscritto di largamente contribuire.

Effettuavasi infatti la costruzione del richiesto Ponte da sbarco nel luogo indicato. Senonchè per i lavori del molo nuovo, il Ponte e la strada che metteva ad esso, subivano indi a poco la stessa sorte del Ponte e della discesa già esistenti all'Oliva. Da ciò ne conseguirono grave lagnanze degli

abitanti dei dintorni ed anco di quelli della vicina Sampierdarena. Le quali calmate alquanto colla promessa che se ne sarebbe costruito un altro in quei pressi, si rinnovarono vivissime con altro reclamo del settembre 1641, comecchè nulla ancora si era fatto fino a quella data, e fu soltanto nel 1652 che vi si provvide.

Quanto al nome di Passo nuovo, *novus transitus*, con che fin d' allora vi si cominciò a indicare la discesa che dalla via della Lanterna metteva al mare, ne abbiamo esempio in una lettera diretta il 7 marzo 1672 dai Padri del Comune al Magistrato dell' Armamento, affinchè lo stesso facesse togliere certi legni posti *inter novam molem et novum transitum.* Nel 1703, come risulta dai Manuali dei Padri del Comune si lavorava alla costruzione di un nuovo scalo, ossia Ponte, appiedi della discesa al mare indicata già col nome di « Passo nuovo della Lanterna ». Accesso che dieci anni dopo, 10 marzo 1713, vediamo ordinare di ridurre in buone condizioni dovendovi sbarcare l' imperatrice Elisabetta Cristina che si attendeva in Genova. E con questo si chiude la storia dei Ponti da sbarco nel nostro Porto.

Ponti in legno provvisorî.

Di Ponti in legno costruiti attorno al Porto, allo scopo di escavare dal fondo delle golette e spiagge le materie che vi si condensavano, non iscarseggiano notizie. Però, operato lo scavo, essi venivano tosto demoliti per valersi del loro materiale a formarne dei nuovi in quei punti ove era necessario un uguale lavoro. Erano questi pertanto dei Ponti provvisorî ed aventi dimensioni molto minori di quelle dei Ponti fissi da sbarco. Tale appunto, è a credere, doveva essere quello di che fa menzione Giorgio Stella all' anno 1327, allorchè narra di certo padrone di galera il quale non avendo soddisfatti i ma-

rinai per un viaggio fatto in Siria, essi, trovatolo per via, lo inseguirono minacciosamente fino alla contrada del Molo, ove, vistosi soprafatto, gettavasi in mare presso il Ponte di legno vicino alla chiesa di San Marco: *apud pontem ligneum ecclesie sancti Marci propinquiorem*. Il Ponte stesso, forse menzionato nel decreto del 26 gennaio 1173 con che i consoli del Comune concedevano l'area per la erezione della chiesa anzidetta, area che da un lato spaziava appunto *a citeriori parte pontis* ([28]).

Comunque, dalla narrazione dello Stella risulta evidente che altri Ponti dovevano esistere in quelle vicinanze, come lo dimostra l'espressione *propinquiorem*, ossia « il più vicino » alla chiesa di San Marco. Tra quali di certo è a computare quello dei Cattanei, allora tuttavia in legno, siccome abbiamo riferito nella sua storia, e che è fors' anco uno dei tre Ponti che nel 1412 ebbero restauri per mano di maestro Francesco da Prè, console dell'arte dei maestri d'ascia. Infatti nel Cartulario dei Padri del Comune per detto anno e sotto la data del 27 aprile si ha nota della somma pagata al detto maestro e suoi compagni per lavori fatti *super tribus ponctibus portus*; nei quali tre era forse compreso quello di San Teodoro, citato singolarmente in altra nota del 17 settembre: *pro expensis factis in aptando pontem sancti Theodori*.

I Ponti provvisorì in legno per la purgazione del fondo si facevano anche senza piantar pali, valendosi invece di cavalletti, giacchè questi Ponti si costruivano nelle « Golette » ossia seni di mare interposti tra un Ponte e l'altro dei fissi, e vicino alla terra dove non era che una profondità d'acqua di pochi palmi. Così tra le spese notate nel Cartulario del 1451, addì 10 agosto, leggo: *expense pro levare facere cavaletum unum lignaminum de medio pontis pedagii et lignorum*. E non era leggero, perchè la nota segue dicendo: *cum hominibus decem et plata una*, con dieci uomini, cioè, ed una

chiatta. Nel Cartulario dei Padri del Comune pel 1508, leggonsi le spese per la costruzione di un ponte ligneo in Darsena, per lo scarico del sale: *pro exonerando sale,* e nel Manuale dei Padri stessi pel 1537 è notata fra le spese piccole quella occorsa per pagare due maestri d'ascia che avevano lavorato a formare un ponte provvisorio presso la Dogana onde imbarcare le materie estratte dal gabbiolo esistente sotto alla stessa: *pro faciendo ponte pro oneracione barcharum.* Due anni dopo, 1539, e nel 1541, se ne fabbrica uno in ciascun anno allo stesso effetto tra il Ponte degli Spinola e quello della Mercanzia, poi Reale, e propriamente presso l'edificio della Zecca, e un'altro ancora, 1543, presso il Palazzo di San Giorgio, dove vediamo costruirne uno nel 1551, 1558 ed altro nel 1568. Ma è specialmente alla spiaggia dei Rebuffi che se ne rizzavano in maggior numero, e questi negli anni 1560, 1562, 1568, 1574, 1588, 1589, 1590, 1591, 1618 e in ultimo nel 1718, nell'aprile del quale anno si fecero « due ponti in marina dalli molini della Darsina per levare le savorre delle spiaggette » la precitata dei Rebuffi cioè, e quella del Ponte degli Spinola, nella qual ultima ho pur nota di uguali ponti fattivi nel 1560, 1571, 1572, 1574, 1577, 1581, 1586 e 1596. Di un consimile rizzato nel 1574 nello Arsenale, e di un altro presso il Ponte dei Cattanei, nel 1613, entrambi serventi pure allo imbarco delle zavorre, è altresì notizie nei manuali per i detti anni.

Le " Calate ".

La costruzione di Calate attorno al Porto non venne iniziata che dopo che fu chiusa di mura la città dal lato del mare. Infatti, nei tempi anteriori la spiaggia o Ripa era ancora in gran parte libera ed aperta e serviva a scalo di costruzione e racconcio delle barche. Le navi facevano scarico di merci e materiali lungo la Ripa, a spalla d'uomo se la nave era

piccola e poteva accostarsi di molto al lido, o facendoli scorrere su *scalandroni* o pontili collocati con un capo sull' orlo della tolda e l' altro a terra; o valendosi infine di paranchi raccomandati agli alberi, se non era possibile far nei modi accennati, e greve la cosa da scaricare (29). Così, per recarne un esempio, in atto del 27 febbraio 1228, troviamo che Guglielmo d' Alessio da Sestri Ponente, e Brugnone suo compagno, promettevano a Guglielmo Embriaco di consegnargli « alla Ripa del Porto di Genova » dodicimila mattoni, che dovevano servire alla erezione di una torre nei pressi della Porta di S. Andrea.

L' espressione « alla ripa », *ad ripam*, non toglie però che qualche ponte, piccolo e in legno, non esistesse già di quel tempo nel nostro Porto. Senonchè questi servivano, come ben si comprende, allo sbarco ed imbarco delle persone in special modo, e delle merci e cose di legger peso.

Le prime calate, anzichè lungo la sponda del Porto vennero costruite, come diremo in appresso, entro delle due Darsine, ove lo specchio acqueo essendo rinserrato permetteva alle navi di operarvi in modo sicuro lo sbarco e l' imbarco d' ogni cosa, anche in tempo di mare procelloso. Il che invece non era possibile alla riva del Porto, se non dopo che questo fu sufficientemente riparato dal « Molo vecchio » prima e anche dal « nuovo » più tardi. E quale calata nello interno del Porto servì di subito la banchina o parte inferiore del Molo il « vecchio », la quale indicavasi più che col nome di Calata, con quello di « Sottomole ». Nome questo che comparisce già in una deliberazione del 15 gennaio 1487, ed in nota di spese fattevi nel 1491: *pro reparatione et nova reficione seu alciamento submolis*, e quindi ancora nell' atto del 9 luglio 1498, mercè del quale si concedeva a Gregorio Gioardo la costruzione di un' officina al Molo, aderente alla Loggia, di cui già dicemmo, e presso alla scala che dal molo discendeva al sottomole: *prope scalam ipsius moduli descendentem in submole* (30).

E un siffatto nome ricompare nei numerosi decreti vietanti il deporvi sopra cose di grave peso.

Tale appunto il decreto pubblicato il 19 ottobre 1531, e l'altro del 29 stesso mese 1532, coi quali si vietava « mettere alchuna sorte di legnami anchore timoni antene ne altaliarie nel sottomole della presente citta ». Sottomole che si riparava tre anni dopo lungo tutto il tratto che correva dalla soprastante cappelletta insino alla fonderia di Luchino Gioardo, presso alla quale il precitato decreto proibiva pure il mettere le menzionate cose. Collo stesso appellativo lo troviamo ricordato in nota del 30 dicembre 1552 relativa alla spesa occorsa per collocarvi una colonna ad uso di legarvi i capi di ormeggio delle navi. Col nome poi di « calata » è citato in un rescritto del 10 marzo 1588, con che si concedeva a padron Giacomo Naterio di deporre la barchetta della sua nave « sopra la calata del mole oltre alla cappelletta »: *super calatam molis ultra capelletam.* Ma un proclama conforme all'antecedente e del 9 settembre successivo ripete ancora il nome di « sottomole » e così pure è detto nel Manuale e Cartulario del 1614, ove sono notate le spese di restauro operatovi in quell'anno. Col titolo di « calata » ricompare in un proclama del 26 aprile 1634, per l'attendenza al posto di soprastante a lavori che vi si dovevano fare e nuovamente ne' Manuali del 1646 e 1647 per risarcimenti fattivi.

L'atto di locazione fatta il 22 settembre 1655 a Pietro Gio. Borro di certo spazio *super calada inferiori molis veteris*, va inteso che era un tratto della calata più prossima alla terra e non già una seconda calata inferiore. Al di sopra del sottomole non era infatti che il suolo del Molo istesso, il *Moles*, cioè, *sive solum molis*, come è detto in atto di locazione fattane di un tratto in vicinanza dello scalo di San Marco, a Gio. Passano il 2 agosto 1662. La calata del molo vecchio ebbe riparazioni nel 1706, 1707 e 1708 per mano di Gio. Antonio Ricca, a

cominciare dal piede della piattaforma della porta del molo, fino alla batteria allora esistente in cima dello stesso. Detta calata ebbe pure restauri nel 1722, 1725, 1744, 1750, 1772, 1776 e 1786.

Lungo il lido di San Marco, a cominciare da questa chiesa fin verso la Ripa, correndo il 1439, veniva costruito un muro od argine che servì anche di calata. Muro che ebbe restauri nel 1552, dalla nota dei quali lo vediamo indicato esso pure col nome di « sottomole » o, come è intestata la nota: *Expense aptandi submodulum a fondaria versus sanctum Marcum.* Novelli risarcimenti e per tutta la sua distesa vi si fecero nel 1628 sotto la direzione di maestro Nicolò Balestrino; del che informa l'ordine ingiunto il 9 febbraio di detto anno al Deputato al Porto affinchè curasse il rifacimento delle calate nel Mandraccio: *reficiendas curet caladas in Mandrachio* ([31]). Calata che fu risarcita pure negli anni 1713, 1732 e 1744.

Nel 1510 i Padri del Comune facevano costruire un muro o molo tra il Ponte dei Cattanei e l'ospizio degli alemanni o come dicono le carte di allora: *eam mole que coniungit pontem cataneorum hospicio olim alamanorum.* Opera che il maresciallo Francesco de la Rochechouarde de Champdenier, luogotenente di re Luigi XII di Francia, in suo decreto del 2 ottobre stesso anno, chiamava: *egregium opus,* e la quale costava all'erario pubblico una somma ingente così da lasciarlo esausto ([32]). Però con questa costruzione il Comune guadagnava sul mare uno spazio, di cui una parte vendeva tosto, 8 giugno 1512, a Francesco e Barnaba Cattanei perchè ampliassero certe loro case ivi contigue; non tralasciando di erigere nel tratto rimasto botteghe e magazzini da locare a privati. Però quel molo o muro non fu vera calata.

È tra il Ponte dei Cattanei e quello dei Legni o della Mercanzia che vediamo formare le prime vere calate del Porto.

Il che avvenne con la costruzione del Portofranco, e cioè sulla metà del secolo XVII, allorchè l'Ufficio di San Giorgio otteneva di formare dei magazzini per le merci *in porto franco*, donde il nome di « Portofranco » ai magazzini stessi. Facoltà che otteneva con decreto del giorno 21 ottobre 1641, e di cui tosto valevasi, come ne avverte con decreto dei Padri del Comune in data 2 dicembre 1643, ove leggonsi proposte: *circa caladam constructam inter pontem clavari et lignorum* per ridurla *in usum Dugane maris* e per la rimozione della Chiappa dei pesci e suo trasferimento presso il citato Ponte dei Chiavari. Così pure in decreto dell'11 gennaio 1644, si legge « la callada novamente fabricata fra li ponti de Chiavari e legne ».

Questo ebbe restauri nel 1740. Correndo il 1786 il Magistrato ne cedeva tutto il tratto in lungo ai Protettori di San Giorgio esclusi palmi dieci in larghezza, e ciò allo scopo che i Protettori stessi potessero ampliare sulla stessa i magazzini per le merci in Porto franco. L'ampiezza conceduta era di palmi venti in larghezza, e fu in appresso, che dilargata ancora sul mare e sempre per l'ingrandimento dei citati magazzini scomparve quasi interamente il Ponte dei Chiavari.

Tra il Ponte della Mercanzia ed il Reale, vedemmo ampliare il Palazzo delle Compere sul mare, 1570, e formarvi calata nel 1643 a beneficio dello scarico delle merci; calata ch'ebbe lavori di restauro nel 1685, per mano di maestro Luca Gazzano, e dei novelli nel 1704, 1722, 1724 e 1756. Quanto alle calate nel tratto tra il Ponte Reale e degli Spinola, esse non vi vennero costruite che dopo il 1797 eppertanto in tempi che oltrepassano quello che è nostro compito. Delle calate tra il Ponte degli Spinola ed il suo vicino dei Calvi, non ho data certa della loro costruzione, ma soltanto dei restauri operativi nel 1718, 1779 e 1792.

Delle Calate nella Darsina del vino ed in quella delle triremi, dirò nel capitolo in cui tratterò delle Darsine istesse.

Le Forme o Bacini.

Di Forme o Fosse per la costruzione e racconcio delle navi, a nostri tempi dette più comunemente: Bacini di carenaggio, non ho cenno alcuno che ne fossero nel nostro Porto o vicinanze, se forse non ne esistette una alla foce del Bisagno dal lato orientale, giacchè in atto del 3 febbraio 1639 trovo memoria di un luogo detto « la fossa della nave » vicino alla chiesa di S. Pietro. Comunque, tra le opere del Porto non se ne ebbero mai, ed il primo bacino, quello presso alla Porta dei Vacca, venne costruito nel 1846. Però già nel 1715, un ingegnere francese, il cui nome è taciuto, presentava una proposta per la costruzione di Forme e mezze Forme descrivendone i vantaggi di fronte agli scali, formati nel piano inclinato delle spiaggie o degli arsenali. Descrivendo egli infine le *mezze Forme di mezza Cala*, allora di nuova invenzione, si esibiva a servire il Magistrato, costruendo, ove questo lo avesse ordinato, una Forma od una mezza Forma, garantendone la riuscita, anche col pegno di una somma. Rimessa la pratica al Deputato allo Arsenale, non venne però deliberata cosa alcuna. Ma fu forse lui stesso, l'incognito ingegnere, che precludeva inconsciamente la via alla sua proposta col notare nella memoria, che simili Forme, mentre erano ottime nei porti dell'Oceano, non lo erano però altrettanto in quelli del Mediterraneo. E ne esponeva la ragione nel fatto che in quel mare le navi potevano entrare nelle Forme a marea alta e, chiuso quindi il *baratello* o porta a marea bassa, vi rimanevano naturalmente a secco per uscirne poi a marea alta; mentre invece nel Mediterraneo mancando la marea, non era possibile operare di quel modo. Arrogi che le pompe potenti dei nostri giorni per vuotare l'acqua dagli odierni bacini erano allora sconosciute.

Le colonne o noraxii. - Gli anelloni.

Perchè le navi potessero saldamente ormeggiarsi, ponevansi e muravansi, come in oggi, sui moli, sulle calate e sui Ponti, dei tronconi di colonna di marmo o di granito sotterrati per metà o più nel massiccio, attorno ai quali le ciurme delle navi legavano i capi d'ormeggio. Più tardi si muravano anelloni, e poi ancora vecchi cannoni sotterrati pur essi verticalmente fino alle orecchie, e sempre allo stesso scopo.

Avean nome di *Noraxii* o *Norasi* i tronconi anzidetti, voce di cui ignoro l'origine, ma adoperata prima assai che quella di Colonna e già in tempi lontani, come parrebbe, sebbene i primi esempî del suo uso, non mi si presentino che nel secolo XIV. Tale quello che reca il Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo pel 1342 ove sono notate le spese *pro noraxio ponendo apud turrim moduli.* Da una lettera diretta ai nostri Padri del Comune da Gio. di Cataciolo di Bonifacio, il 29 settembre 1473, al quale si erano rivolti i primi per aver certo numero di noraxî da collocare sul Molo, accresciuto appunto di quell'anno, si ha che in Bonifacio eravi allora buona copia di Noraxî o Colonne, e che si traevano da un luogo della vicina Sardegna detto «la marmorata» nei dintorni di Longosardo. Un nuovo *Noraxio* si collocò sul detto molo nel 1498, dopo fattovi il restauro, e un altro ancora nel 1502, accresciuto che ne fu alquanto il massiccio.

Il collocamento di più altri noraxî sul Molo, eseguito in tempi successivi c'impara che il nome di noraxio valeva quello di colonna, e ne abbiam conferma nel Manuale del 1502, ove sotto la data del 10 febbraio sta scritta la spesa di lire otto, *pro precio unius columne seu unius noraxii.* E non poche dovevano essere le colonne postevi di quel tempo, giacchè Jean D'Auton nelle sue Cronache parlando del nostro Molo,

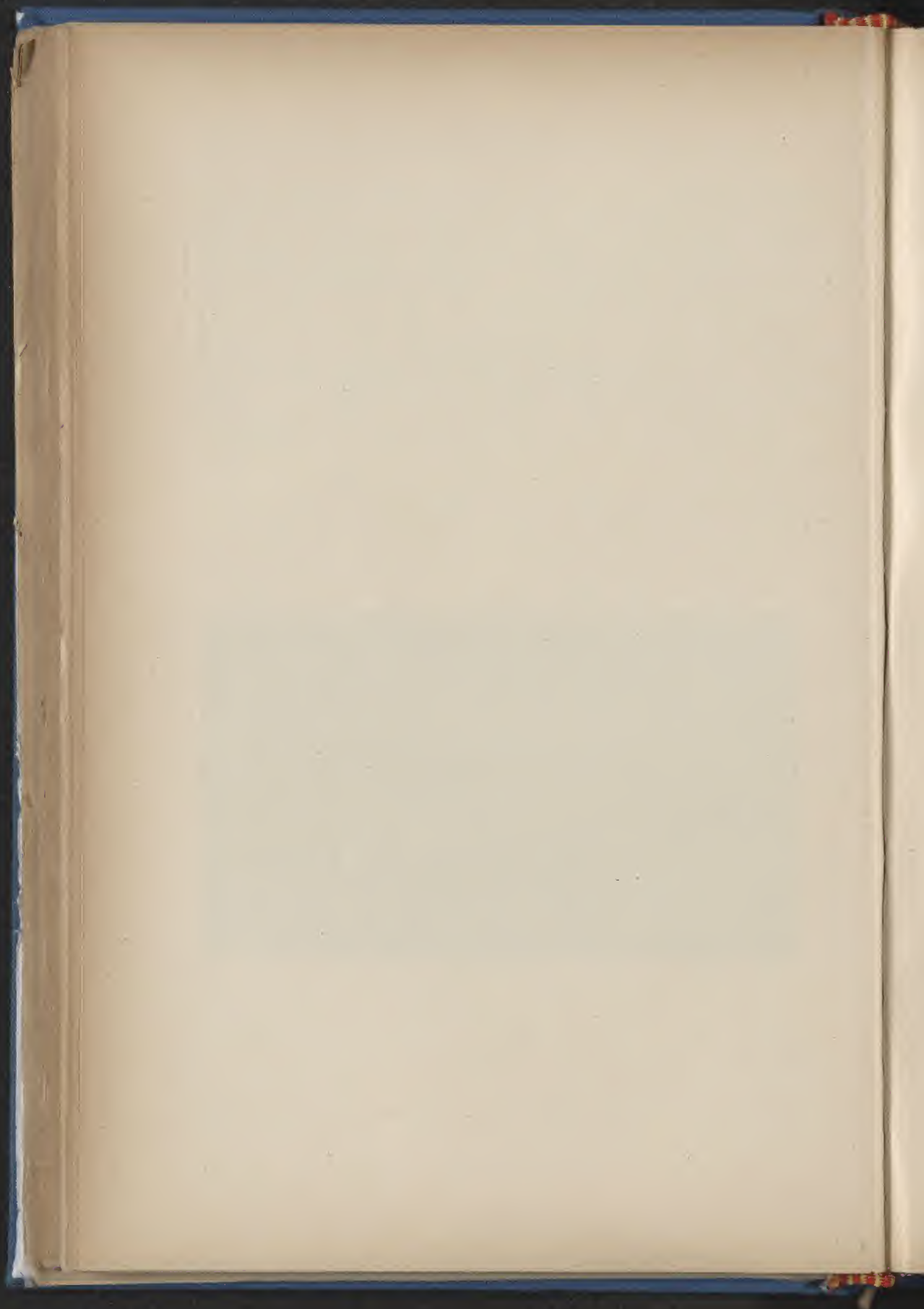
ch'egli visitava nel maggio del 1507, soggiunge « Et là dessus en plusieurs endroits sont hautes grandes et grosses colonnes rondes de marbre, auxquelles sont attachés gros cables et cordages, qui là tiennent les navires à ferme ».

Che noraxio equivalesse a colonna ne abbiamo pur prova nel Manuale del 1337 ove sotto la data del 22 settembre si legge la spesa di lire quattordici, date a dodici facchini che avevano portato una colonna dalla chiesa di S. Lorenzo al Molo: *pro faciendo uno onoraxio.* Altra prova ne abbiamo in nota del 17 marzo 1548, per il pagamento fatto a Taddeo Orsolino, piccapietra, di lire diecisette, importo di una colonna di marmo collocata per noraxio in capo del Molo: *pro pretio unius columne marmoris posite pro uno onoraxio in principio molis.*

Così pure in nota del 30 dicembre 1552 si legge il pagamento ad Ambrogio Pallavicino del prezzo di una Colonna di pietra posta per noraxio al sottomole che si era costruito di quell' anno: *pro pretio unius columne lapidee..... posite pro uno onoraxio.* Così infine in data del 9 agosto 1559, si ha il pagamento fatto ad Antonio da Carabio, maestro piccapietra, del valore di una Colonna da esso acquistata per farne onoraxì pel Molo: *pro pretio columne ab eo habite pro faciendis onoraxiis pro modulo* ([35]). I *Noraxii,* come vediamo, non erano sempre di marmo o di granito, ma altresì di pietra comune e forse nostrana delle note cave di Promontorio, ossia della valle poi detta di San Lazzaro. Infatti in nota del settembre 1590, leggesi la somma di lire ventuna e soldi sedici pagata a maestro Simone Ponsello per valore « di doi norasi posti nel piano del Ponte dei Calvi, uno di marmaro bianco et l'altro di pietra », e in altra nota del 19 stesso mese altre lire nove per importare di due noraxi, uno di marmo e l'altro di pietra da collocare sul Ponte della Darsena: *pro pretio duorum noraxiorum..... unus marmorei alter petre* ([36]).

I Noraxii, che, come conferma un decreto del 7 gennaio 1591, servivano *ad alligandas funes cymbarum, navium et triremium,* venivano collocati ad una data distanza l'uno dall'altro, affinchè rimanesse lo spazio necessario allo ormeggio di dette navi. Di ciò abbiamo sicuro indizio in testimonianza del 26 novembre 1467, esponente che « Antonio di Mattino, calafato », *qui habebat agumenam magnam in manu* (della nave di padron Taddeo) *eam molavit usque ad summum caput..... per duo onorasia.* Nei documenti i noraxii erano anche detti *honorasii, onorasii,* e *noasi* e *nodasi,* quasi forse dallo « annodare » che vi si faceva i cavi di ormeggio. È in decreto del 27 maggio 1647 che mi comparisce per l'ultima volta siffatta denominazione e scritta nell'ultimo modo. Da quel giorno in appresso non si citano più che col nome di « Colonne ». Dei noraxî e colonne collocati sui Moli, sui Ponti e nelle Darsine del nostro Porto, tralascio di più dire, per parlare ora degli Anelli od Anelloni serventi pure allo stesso scopo, come anche a quello di dar carena.

I primi Anelli, di che ho notizia, furono collocati sul Ponte dei Calvi l'anno 1460, e in numero di dieci; la cui spesa totale ammontava a tredici lire e altrettanti soldi. Nel 1498 Bernardo e Lazzaro di Goano, fabbri ferrai ricevevano ordine di costruirne parecchi per apporre sul Molo e nel muro esterno della casa di Gregorio Gioardo, il noto fonditore, posta *prope logietam moduli.* Altre notizie di anelli trovo in carte del 1537, nel qual anno addì 16 luglio si pagava a maestro Simone da San Fedele, scalpellino, la mercede di aver fatti tre pertugi nel Molo per collocarvi altrettanti anelli: *pro ponendis tribus anulis.* Anelli che dovevano però servire per dar carena, *pro arganis pro danda carena,* ed erano costati lire cinquantatre e soldi undici. Due anni dopo, 29 luglio 1539, trovo nota: *pro anulis sex magnis cum suis astis pro ligandis barchis,* ch'erano stati infissi nella muraglia civica allora costruita fra il Ponte

degli Spinola e l'altro della Mercanzia. Parecchi se ne posero poi, 1577, al Ponte dei Cattanei, dove un decreto del 4 luglio 1618 ordinava di murarne altri sedici *cum eius ansis seu manichis ad usum triremium et aliorum vasorum* che davano fondo nel seno del Mandraccio. Otto Anelli si ponevano nel 1646 fra la Calata e la muraglia presso San Marco. In più gran numero se ne impiombavano, 1683, sopra la Calata della Darsina delle galere; nel 1697, sul Ponte reale, e nel 1698 nella cortina tra il Ponte degli Spinola e quello dei Calvi (37).

NOTE.

(1) *et super eam terram pro commodo navium scharios ordinare et statuere fecerunt.* CAFARI, *Annales, 1162.*

(2) Pel 1277 si ha già notizia di tre scali nei pressi di S. Fede. Giorgio Stella all'anno 1321, scrive: *et alia multa (vasa) ex navigiis, que Ligna dicuntur.*

(3) Chiatta, ossia grossa barca, a fondo piatto, senz'alberi ed acconcia al trasporto a breve distanza di merci e materiali. L'uso di questi navigli era già comune durante il secolo XIII. Un rescritto del 5 marzo 1490, accenna ad una lite insorta tra G. B. ed Antonio Sale da una parte e Teramo Sale dall'altra, e che troviamo già in corso nel 1485, a proposito di venti chiatte che possedevano in società (Arch. civ., *Atti, 1481-89,* N. 101, 23 marzo e *1490-99,* N. 9). Forse que' medesimi che in atto del 1478 convenivano di tenere insieme venti chiatte per lo scarico del sale (Bibl. civ., *Fol. Notariorum,* Ind. P. IV).

(4) Scafa, piccola barca per servizio delle navi.

(5) La denominazione di *mazachanus* o *massacano* attribuita in oggi soltanto ai maestri muratori, davasi in origine anche ai maestri Piccapietra o Scalpellini. Ne accertano due note del 1402; una delle quali, del 14 giugno, reca scritto: *Maxiolus de Melli, mazachanus pro lapide uno marmoreo ubi sculpi debet arma regia.* Nell'altra nota del 16 novembre, si legge: *Antonius Pichonus, mazachanus pro postis triginta tribus bechadellorum lapidum nigrorum* ecc. da esso scolpiti.

(6) Due o tre volte appena ho esempio della voce « Calata » in significato di Ponte, e di questi citerò il: Ripartimento delle spese fatte dall'architetto Gio. Aicardo nel marzo 1615 « per fare la calata ossia molo a San Lazzaro ». Il « mole » va, ben inteso, per Ponte, come sopra è detto.

(7) *Domus Antonii Curli in contrata illorum de Cattaneis in carrubeo recto platee longe super pontem Borgognorum,* e *Contrata ripe pexariorum,*

prope pontem Borgognorum. Il che ci spiega come a restauri fatti alla scalinata nel 1363, attendesse *Nicolaus de Oliverio pexarius*.

(8) Arch. di Stato, *Not. Guiraldi*. In rescritto del 5 novembre successivo si hanno concessioni a diversi per poter versare detriti *super pontem culteleriorum ad implendum eum*.

(9) Sul chiudere del 1580, presso alla sua radice si costruiva una nuova stazione per collocarvi le pile della misura dei barili dell'olio. (Arch. civ., *Manuale, 1580*, 30 dicembre). Ivi infatti era la Chiappa dell'olio, di cui parlammo a p. 32.

(10) G. Stella nei suoi Annali accennando al diluvio avvenuto nella notte successiva al 30 ottobre 1487, ricorda così il Ponte del Pedaggio: *Intrarunt igitur aque ipse domorum inferiora sub fonte morozo usque ad Pontem vectigalium* (della Dogana o dei dazi) *quem Pontem Pedagii, vulgus dicit.*

(11) Detta lapide si trova ora murata nel portico del Palazzo Bianco. Tolta da posto nel 1844, per la costruzione del Terrazzo di marmo, detta inscrizione venne scolpita nello architrave della nuova porta del Ponte stesso, aggiungendovi inferiormente: *Ad meliorem formam restitutum. Anno MDCCCXLIV.*

(12) Ponte della mercanzia vien chiamato ancora nel 1591, da Pompeo Arnolfini, letterato lucchese, in una sua lettera descrivente l'affresco allora eseguito dal pittore Semino sulla facciata del Palazzo di San Giorgio. Ivi infatti l'Arnolfini scriveva «andai a vedere il San Giorgio da tutti li ponti e non ha dubbio che da quello della mercantia non pare così bene come da quello delle legne». «Giornale storico e letterario della Liguria», 1902, p. 259.

(13) Un decreto del 30 marzo 1594 ordinava di collocare sopra di esso uno o più trespoli, o *capre, ligna nominata cravie pro ponderanda calce* (Arch. civ., *Decreti, 1591-94*).

(14) Arch. di Stato, *Cart., 1459*, f. 70, 82 e 143, *Racio expensarum factarum circa fabricationem operis pontis nobilium de Calvis*, e *Ib., 1460* f. 23.

Confermerebbe la fattane costruzione in pietra nel 1460, il murare che vi si fece in detto anno di dieci anelloni ad uso di legarvi i canapi d'ormeggio (Arch. civ., *Cart., 1460*, f. 23, 4 novembre).

(15) *Cogoêuo*, significherebbe forse *Cuocitoio* ossia fornace da calce? *Coeugo* dicesi in dialetto il «cuoco». *Pancogoli* e *panicogoli* dicevansi i fornai che cuocevano il pane dei privati: *pangocoli sunt qui casanis coquunt panem* (Sieveking, *La Casa di San Giorgio*, p. 184). Però in appresso i Pancogoli cuocevano il pane non soltanto ai clienti, ma anche quello venale. Ce lo attesta il decreto fatto addì 30 aprile 1520 per la costruzione dell'edificio o Camera dei

Padri del Comune, ove si legge che per liberare il portico della Dogana dall'ingombro prodotto dalla vendita che vi si faceva del pane si dovesse costruire sotto la Camera stessa un *edificium receptaculum panis venalis*, ove si sarebbe pur venduto « lo pane venale delli pancogolli della città » (Arch. civ., *Pratiche div.*, *1439-598*, N. 58). Dalla voce « Pancogolo » possiamo argomentare che il nome di Cogoleto corrispondeva a « cuocitoio » equivalente a « fornace » ; e in questo caso fornace di calce. Plinio scrisse: *calcarea fornax in qua calce coquitur* (Lib. XVII, c. 9), e il Giustiniani parlando di Cogoleto soggiunge : « e vi sono gran numero di fornaci », (*Annali*, T. I., p. 48).

([16]) Quanto al nome di *pila*, dato per sinedoche ai ponti del Porto, vedi Podestà in *Appunti di toponomastica*, nel « Giornale Storico e Letterario della Liguria », Anno V., 1904, Fasc. 1-2, gennaio e febbraio.

È questo, a mia saputa, uno dei primi, se non il primo esempio della voce *pila* adoperata nel significato di *ponte* o *scalo d' approdo*. Scusabile pertanto l' illustre Desimoni, se nel consegnare siffatta lapide, la indicava come già facente parte della Fontana pubblica di San Domenico; sebbene, a dire il vero, un prolungamento di duecentoventicinque palmi (metri 55,800) permette di supporre che non si tratti di una fontana o vasca!

Detta lapide provveduta e scolpita da maestro Bernardo da Novė, contro la mercede di lire trentotto, e già riposta nei fondi del Palazzetto Criminale, oggi Archivio di Stato, venne consegnata al Municipio nel 1899, e si conserva in oggi tra i marmi raccolti a Palazzo Bianco, nell' atrio di questo, a destra entrando.

([17]) Arch. Civ., *Decreti* ecc., *1590-91*, 3 aprile 1591. La spesa fu di lire 12425,7,1. *Ib.*, *1591-94*, 18 dicembre 1592.

Vesima, luogo al mare tra Voltri ed Arenzano nella Riviera di ponente. Anche le vie della città furono pavimentate colla stessa pietra.

([18]) Ivi, *Decreti* ecc., *1593-95*. 1595, 4 agosto: *ut pons ipse expeditum remaneat civibus qui super eo mane seroque animi recreandi gratia deambulare solent.*

([19]) Arch. civ., *Contratti*, *1635-48*, N. 439 e 444, « Modello e capitoli per la casa da costruire sul Ponte dei Calvi » ecc., e *Decreti*, *1643-44*, 27 gennaio 1644. *Domum super pontem Calvorum loco alterius super pontem lignorum dirrupte edificari decretum.*

([20]) I magazzini del sale parebbe venissero eretti intorno al 1541. Infatti in nota del 14 maggio stesso anno, relativa al fitto di un orticello spaziante presso la torre che sorgeva in capo al detto molo, si legge: *ubi erat hedificium furnorum, nunc magazena salis.* Arch. civ., *Cart.*, *1541*, f. 58 v. Così pure nel

Manuale del 1594, addì 14 settembre si legge la somma di lire 21,16 « pagata a barcaroli che hanno levato il getto e terreno nel gabiolo sotto li magazzeni del sale alla darsina dove erano li forni ». Una grida infine del 1610 avvertente l'affitto di « *molendina dua cum domo sita Januae in contracta Portae Vaccarum aedificata supra fontem seu cisternam Communis qua datur aqua aqueductus Comunis per canonos, quibus molendinis coheret antea via publica, retro litus maris, ab uno latere magazena officij sancti Georgij salis et ab alio latere domus cum taberna artis macheriorum* » è conferma di quanto già è detto sopra.

([21]) Arch. civ., *Decreti* ecc., *1608 - 609,* 6 novembre, e *Pratiche pub., 1779 - 82.* N. 89. 12 aprile.

Delle buche o fosse per conservare il grano parlai nel « *Colle di S. Andrea in Genova e regioni circostanti* », a proposito del Vico delle fosse del Colle e di quello detto di *Mattamora;* voce quest'ultima d'origine araba e significante appunto buca o fossa da grano. Aggiungerò ora qui come oltre alle suddette se ne scavassero pure in altre regioni della città. Nel 1572 il Magistrato dell'Abbondanza otteneva di scavarne nella piazza dei macelli della Maddalena *pro reponendis in eis,* (le fosse, *foveis*) *frumentis et salvandis ad beneficium civitatis.* Fosse che venivano fatte sotto la direzione di maestro Bernardo Cantone, architetto del Magistrato. Anzi da un atto del 19 dicembre 1577, nel quale si accenna alla « Loggia dei macellari che da una banda è contigua al semiterio della giexa della Maddalena e dinanzi la piassa in la quale li e stato fatto novamenti doe fosse da grano », si conosce che, alle prime scavatevi, se ne erano aggiunte altre due cinque anni dopo.

Nel 1639 se ne costruivano pur due nella regione dell'Acquasola nel luogo detto « gli mucchì », le quali durante il contagio del 1656 furono destinate a tomba dei morti appestati (Arch. di Stato, *Pandetta Div., 1423 - 655,* f. 127, 1639, 11 luglio) e il Magistrato dell'Abbondanza, nel 1760; ne faceva scavare quattro sotto alla piazza dell'Acquaverde, chiamando alla costruzione delle stesse maestro Antonio Nardini da Livorno. Altre carte accennano ad una fossa scavata nei pressi di San Tommaso, e infine noterò come in atto del 20 giugno 1606 si ha ricordo di una *mattamora* esistente nella fortezza del Castelletto.

([22]) Arch. civ., *Mura della città, 1631-51,* N. 107.

Di un altro piccolo Ponte da sbarco, posto pure a Fassolo, di contro al giardino e casa di Gio. Giacomo Dernice e demolito poi anch'esso per la costruzione delle mura civiche a mare, è memoria in una supplica del Dernice stesso, ed al medesimo scopo (Arch. civ., *Atti, 1651,* N. 22 e 117, 23 gennaio e 22 aprile 1651).

Federico Alizeri nella sua *Guida illustrata di Genova*, pag. 535, scrisse che i beni dei Lomellini a Fassolo vennero acquistati da Andrea D'Oria nell'anno 1521. Ma la supplica di Giovanna e di Marco Aurelio Lomellino del 1633, dimostra che non tutti i beni di questo casato erano passati in mano del D'Oria.

(23) *Decreti* ecc., *1614 - 16. Decreta pontonata una lapidum* ecc. *exponenda in capite molis eorum expansis modo constructi ad divi Theodori* ecc. *ne recens opus destruatur.*

(24) Il Ratti, *Descrizione* ecc., dice che fu chiuso nel 1752.

(25) Arch. civ., *Atti, 1554 - 56*, N. 173, e « Atti Società Ligure di Storia Patria », Vol. II., Parte II., pag. 91.

Delle volte predette recava menzione una lapide murata nei sotterranei dello ospedale così dicente: *In Christi nomine amen. MCCXII has voltas reparare fecit presbiter Ghirardus de Parma preceptor huius mansionis S. Lazari de Janua.* (Atti citati, Vol. XII., 1 e 2, p. 72). Un proclama del 21 agosto 1587 avverte chi volesse opporsi ai lavori che si avevano da fare alla « volta che è posta fra la stradda maestra di santo Lazaro alla spiagia della marina di esso luogo ». (Arch. civ., *Atti, 1587*, N. 95).

(26) Arch. civ., *Man., 1513 - 14.* 30 dicembre 1614, e *Pratiche pub., 1601 - 15*, N. 520. Per la costruzione di questi magazzini si occupava gran parte dell' Ospedale di San Lazzaro, e nel 1640 si prendevano in affitto da Gio. Filippo Lomellino altri edifici allo stesso effetto (*Atti, 1640*, N. 62).

(27) Ivi, *Decreti* ecc., *1656*, 16 febbraio, e *Atti, 1668*, N. 261, e *Pratiche pub., 1670 - 77.* N. 28. Deputati all' accrescimento furono G. B. D' Oria e Gerolamo Carmagnola, e diressero i lavori Pietro Antonio Corradi e G. B. Costanzo.

(28) *Iurium*, T. II., c. 15, e G. Stellae, *Ann. gen.* Il fatto narrato dallo Stella, avvenne il 19 maggio. Il padrone e capitano raggiunto dai marinai, tuffatisi in mare, venne catturato e condotto, madido com' era, nel campanile di S. Stefano, ove lo tennero prigioniero fino a che non li ebbe soddisfatti.

(29) *Scalandrone*, ossia pontile o palancola. Palco formato di uno o più grossi tavoloni o panconi, fortificato certe volte da un lungo palo a ciascun lato (cosciali) onde renderlo più capace a resistere al peso. Nel Cartulario del 1508, a f. 81, e sotto la data del 22 marzo, si legge il pagamento fatto a Giovanni Piccaluga di Polcevera, della somma di lire 2,10, *pro scalandrono uno pro pontono.* Nel Manuale del 1589, addì 26 agosto è notata la spesa di lire 10 per acquisto di legnami *pro constructione scalandroni pontonis, longitudinis palmorum 21 et latitudinis 1 1/2.* Così pure in decreto del 16 settembre 1590, leggiamo la spesa di lire 100:

pro pretio trium arborum quercus magnarum pro faciendis tribus femoribus (cosciali) *scaladroni pontoni* (Arch. civ., *Decreti, 1590-91*). E per contratto del 6 marzo 1770 i Padri del Comune acquistano quattro legni di olmo tagliati in quadro, della lunghezza di palmi 26, e palmi 1 e once 7, spessore dei quattro lati, al prezzo di lire 110 fuori banco, ognuno, per formarne uno « scalandrone » ad uso del pontone (Ivi, *Contratti, 1768-79*, N. 27).

In italiano, « scalandrone » significa invece la parte dello scalo che si prolunga a pendio sott'acqua, e giova a facilitare il varo dei navigli, o la loro tratta a secco.

([30]) Statuto dei Padri del Comune, p. 62, e Arch. civ., *Man., 1491*, 9 e 31 dicembre, e *Atti, 1490-99*, N. 168, giugno 1498.

Oberto Folietta nelle sue *Genuenses Historiae* all'anno 1283, accennando al Molo vecchio, così parla della sua calata: *cuius radices ab interiore parte humiliore alia structura marginantur, ad merces expositas commodius excipiendas* e cioè: che dal lato del Porto è munito di una struttura più bassa che serve a deporvi le mercanzie.

([31]) Nel Manuale del 1572, si ha il conto delle spese fatte *pro restauratione calate cavete pontis Cattaneorum*, e nel Cartulario del 1577, 2 gennaio, si ha pure il conto delle spese *pro instauratione Callate cavette pontis Cattaneorum*.

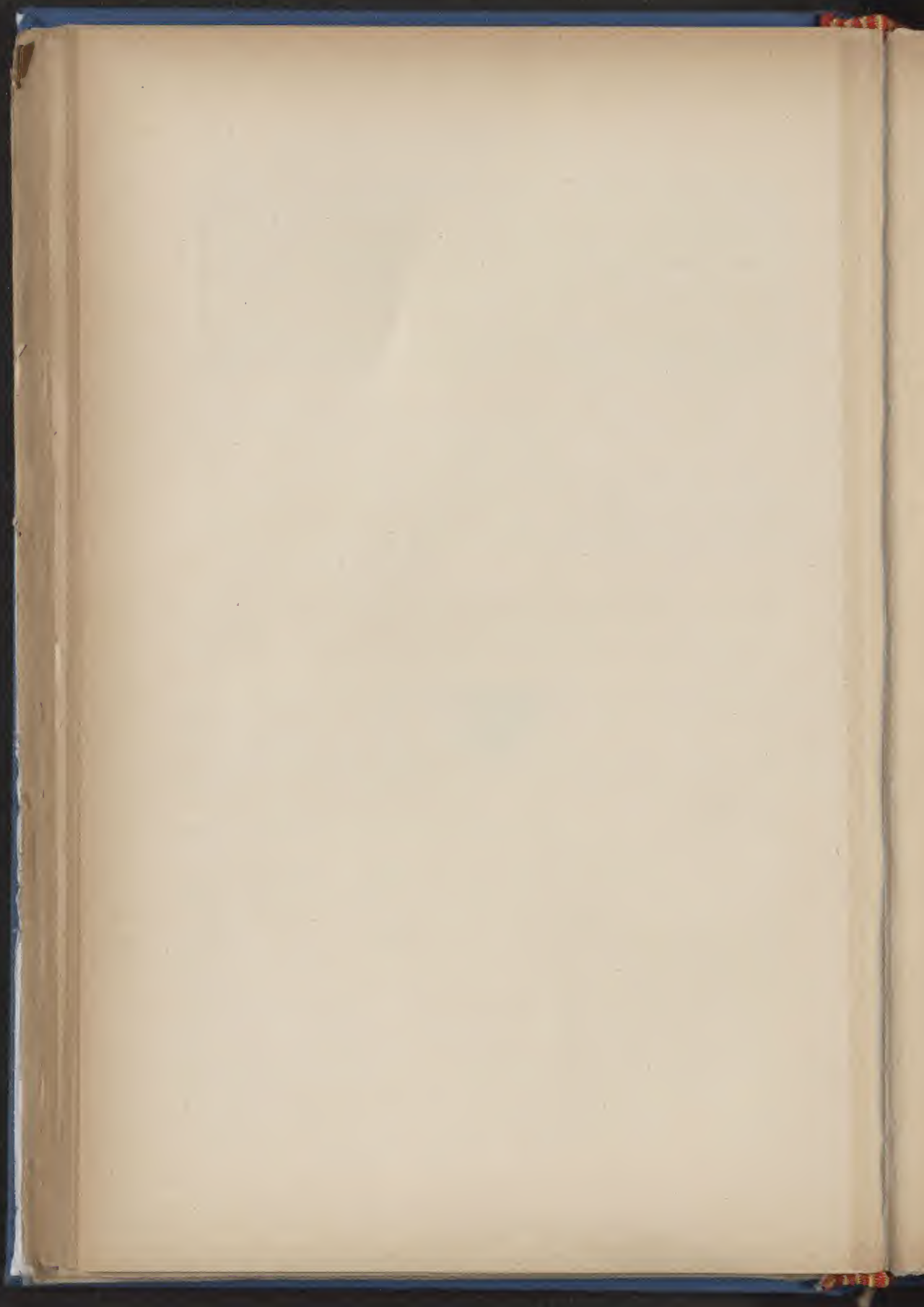
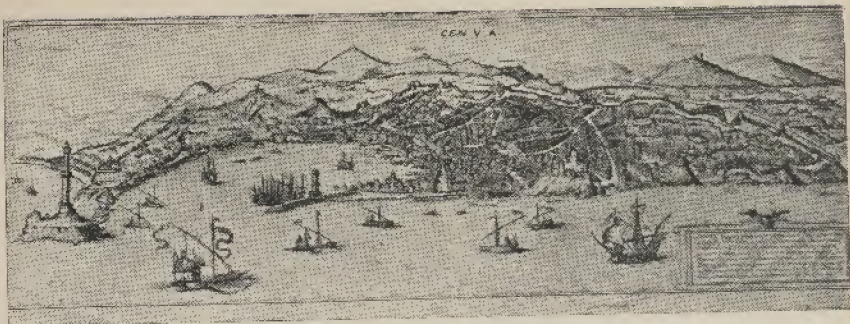
([32]) Arch. civ., *Atti, 1508-511. Egregium opus in quo tamen construendo grandis pecunia consumpta est ita ut..... archa Comunis exhausta esset.*

([33]) Tra il Ponte dei Chiavari e quello dei legni si era già costruito un muro nell'estate del 1610 (Arch. civ., *Decreti, 1610-11*, 9 luglio 1610).

([34]) Il primo bacino in Genova, fu quello tuttodì esistente presso la Porta dei Vacca. La sua costruzione fu cominciata sul chiudere del 1846.

([35]) Nel Manuale del 1591-92, sotto la data del 25 maggio 1592 si legge: *pro pretio columne lapidee habite annis superioribus ex domo Bapte Pallavicini et reposite in calata Darsine L. 25.* Così ancora nel Manuale del 1593-94 sotto la data del 20 settembre 1593 si ha il pagamento fatto « pro pretio di dua colonne per far dua norasij al mole », e sotto la data del 26 novembre la spesa di L. 60, per due colonne consegnate dal citato G. B. Avancino « per fare norasi al Molo ». In decreto del 10 ottobre 1594, si ha pure l'ordine di pagare a maestro Battista Avanzino la somma di lire undici e soldi dieci a saldo: *duarum columnarum marmoris ab eo habitarum et positarum pro noraxiis supra molem.* (Arch. civ., *Decreti, 1593-95*).

(36) Ivi, *Man., 1590-93*, e *Decreti, 1590-91*. Per contratto del 3 dicembre 1706, Gio. Tommaso Orsolino, piccapietra, si obbligava di consegnare quattro colonnette di marmo di palmi sette e mezzo in altezza per palmi due e mezzo in diametro, da collocare sul molo nuovo, al prezzo di scuti undici argento ognuna (Arch. civ., *Contratti, 1697-706*, N. 237, 3 dicembre 1706).

(37) Da una nota del 6 luglio 1688, relativa a quindici anelli consegnati per collocare nel Mandraccio, si ha che in media pesavano ottantadue rotoli ciascuno (Arch. civ., *Decreti, 1617-19*).

Veduta di Genova - Secolo XVI

CAPITOLO IV

Le Fontane pubbliche in riva al Porto.

Fornivansi le navi dell' acqua necessaria, attingendola alle sorgenti che sgorgavano in prossimità del Porto ed ai rivi che vi mettevano foce; e provvedeva più tardi la mano dell'uomo, ricercandone colla escavazione di opportuni pozzi e convogliandovene alla Ripa mediante la costruzione di appositi acquedotti.

Parecchie infatti delle fontane esistenti lungo la Ripa, erano alimentate dall' Acquedotto pubblico che, come è noto, la percorreva tutta sopra di numerose arcate, dalla Piazza del Molo fino alla Porta dei Vacca; arcate delle quali alcune esistono oggi ancora a monte della Piazza del Caricamento. Fu intorno al 1460 che si deliberava di fare scorrere le dette acque non più in aperta cassa, ma entro canali in marmo, e di questi si affidava il lavoro a Pietro Antonio da Carona, maestro piccapietra, che addì 13 giugno detto anno ne aveva già consegnati per un tratto di cento goa ([1]).

Le fontane pubbliche in città, sia che fossero alimentate dall' acquedotto del Comune o da altre sorgenti, gettavano l' acqua generalmente in truogoli, per mezzo di tubi in ferro od in bronzo, che il volgo chiamava « cannoni »; denominazione che, per sinedoche, fu attribuita alle fontane stesse. Così, per esempio, in nota del 23 marzo 1471, si ha la spesa fatta *in canonis duobus bronzij* posti alla fontana della loggetta del Molo, e in altra nota del 24 dicembre stesso anno, una nuova spesa di lire 20 e soldi 6, occorsa *in canonis quatuordecim bronzij positis in fontibus civitatis ad racionem soldorum xvuy* (XXVIIII) *pro canono.* Cent' un anni dopo, 7 dicembre 1572, si ha la somma pagata a Giacomo Bosticca, stagnaio, per sua mercede: *aptandi canonos bronzi positos ad canonos sancti Johannis.* Curiosa del pari è l' espressione di *Fons canonorum* per indicare una fontana munita di cannoni; espressione che s' incontra usata in più rogiti a cominciare da un atto del 5 maggio 1224.

Già coll' esordire del secolo decimosesto si ha notizia dei cannoni in bronzo « di Genova » e « di Lione » i quali ultimi dovevano essere almeno più perfezionati se pure non erano muniti anche di chiave, siccome indicherebbe il loro maggior costo. In nota dell' 11 aprile 1541 è scritta la somma di lire 8,8, pagata a Giacomo Bosticca, *stagnarius et custos fontium civitatis* per costo di cannoni due di Genova a lire 1,14, ognuno, e per altri due di Lione a lire 2,10 ciascuno. Altra nota del 1° marzo 1557 reca la spesa di lire 12,5: *pro canonis tribus ad forman illorum Lugduni,* posti ad altrettante fontane della città. E infine in nota del 9 luglio 1560 si legge il pagamento fatto a Francesco Peloso, stagnajo, ed anche fonditore, per due cannoni di Lione a lire 3,5, e di lire 8, per altri quattro cannoni *januenses* a lire 2 ciascuno [2]. Delle chiavi o *maschi,* come si dicevano dal volgo, trovo speciale accenno in nota di cannoni posti alle fontane pubbliche nel 1506; ove per quelli

collocati alla fontana di S. Giovanni, si legge: *canoni duo in quibus unus sine clave.* Altro esempio ne trovo in nota di pagamento fatto il 15 febbraio 1585 a Marco Zanobio, fiorentino, per mercede « di avere aconsiato il maschio a due cannoni »; e in decreto del 23 gennaio 1609, circa il rubare che si faceva dei medesimi, si legge: *canones sive fistule auricalchi.* I quali cannoni o *fistule auricalchi,* altro non erano appunto che le chiavi dell'acqua, dette altresì « brocche o brocchette » che si apponevano ai cannoni, più comunemente chiamate poi e tuttodì col nome di « bronzino » perchè fuse di questo metallo [3].

Dei *brochii* o « brocche » ho la prima notizia nel contratto stipulato il 31 luglio 1437 tra i Padri del Comune e Cristoforo Zirello per la manutenzione dell'acquedotto pubblico in quella parte che in città correva rinserrato entro canali di piombo. Nel qual contratto il Zirello si obbligava altresì a stampare sui cannoni e sui *brochii* lo stemma del Comune. *Brocheta sive bronzinum* leggesi in un decreto del 3 giugno 1527, e un proclama del 27 giugno 1565, proibente « di prendere cannoni o broche d'essi canoni sotto pena d'esser posto a berlina o frustato per la città » ecc., dimostra che la voce dialettale « brocca » aveva significato di bronzino ossia chiave dell'acqua e in quel modo istesso che si adoperava la voce « lucchetto ». Infatti anche con quest'ultimo nome vediamo chiamare i bronzini in alcune note relative appunto alle fontane pubbliche. Così ad esempio in nota di spese del 4 dicembre 1577 e del 5 maggio 1578 si ha cenno della cassa marmorea posta alle Fontane Marose dal noto scultore Rocco Lurago *in qua est affixus luchetus sive bronzinus* e in altra nota del 9 giugno detto anno 1578 si ha la spesa di lire 20, prezzo « *de canonis seu luchetis quatuor bronzi* a lire 5 ognuno, collocati al barchile o fontana di Susilia ».

Il nome di « bronzino » servì poi e oggi ancora per indicare la misura del foro di derivazione dell'acqua dalla cassa

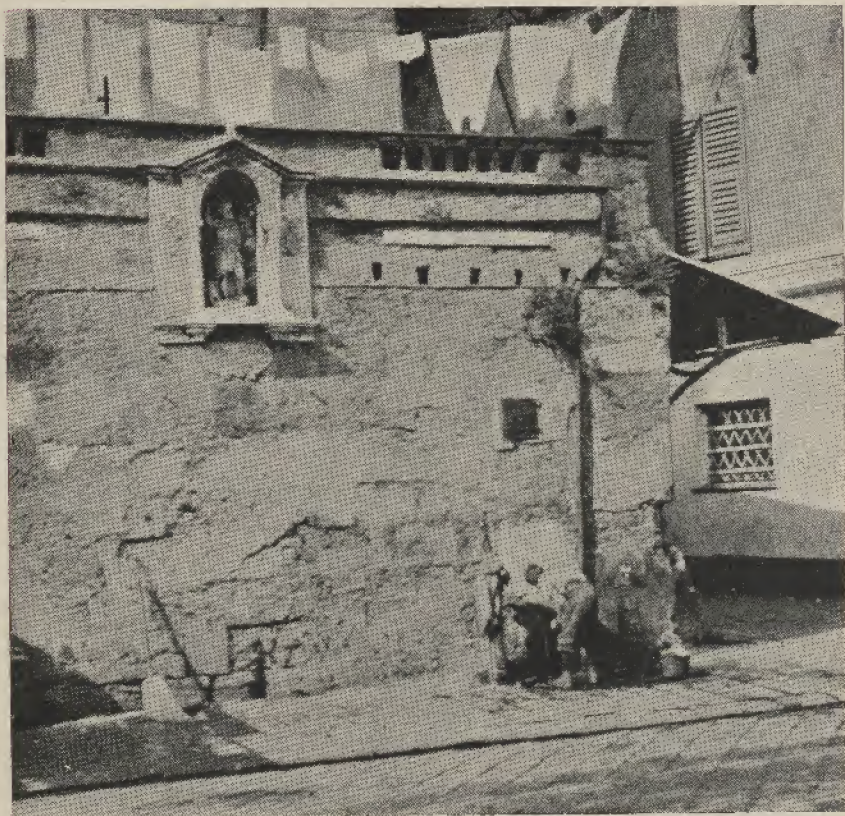
dagli acquedotti. *Bronzina seu foramina* si legge in decreto del 12 maggio 1574. Del bronzino si ha il diametro esatto nello Statuto dei Padri del Comune a pag. 179; diametro corrispondente a millimetri 12 circa, ossia alla ventesima parte del palmo genovese.

A scanso di equivoci noterò poi ancora qualmente col nome di bronzino venisse indicata pure la ruota o girella scanalata che si adatta alle carrucole per essere fusa anch'essa di cosifatto metallo. Ne porge esempio la spesa notata il 29 marzo 1539, *pro bronzino uno pro tagia masabechi* ossia per la carrucola del mazzacastello, altra nota del 2 giugno 1543 relativa alla spesa di ricostruzione della torre di Capo di Faro reca il pagamento del prezzo di pezzi otto *bronzinorum pro octo masaprevis pro tiranda calce* ne è pure conferma (4).

Ed ora accingendomi a dire delle fontane a mare, prima fra tutte ricorderò quella esistente nella regione del Molo, presso la quale già in tempi remotissimi stazionavano le navi e quindi necessarie le fontane e i pozzi per le acquate ad uso delle ciurme.

Del Pozzo detto del Palazzolo, non so se perchè vicino a quest' edificio o così chiamato dalla regione stessa, è menzione in atto del 5 marzo 1281, e della Fontana del Molo, è pur notizia dello stesso anno in documento del 15 aprile; fontana quest' ultima, che in nota di spese fatte nel 1394 per racconciarla, ci risulta prossima alla Loggia dei Greci. Donde anche il nome di *fons grecorum* in altra nota di spese per due « cannoni » di bronzo postivi nel novembre del 1412. Con tal nome ci ricompare ancora in nota di spese fatte nel 1451 per espurgarla, e cinque anni dopo, 1456, per nuovi cannoni appostivi (5).

Però un' altra fontana detta eziandio del Molo, *fons moduli* e da non confondere coll' antecedente, esisteva nella regione istessa. Infatti nel citato conto delle spese fatte nel novembre del 1412, si legge: *pro canonis bronzi pecios sex*

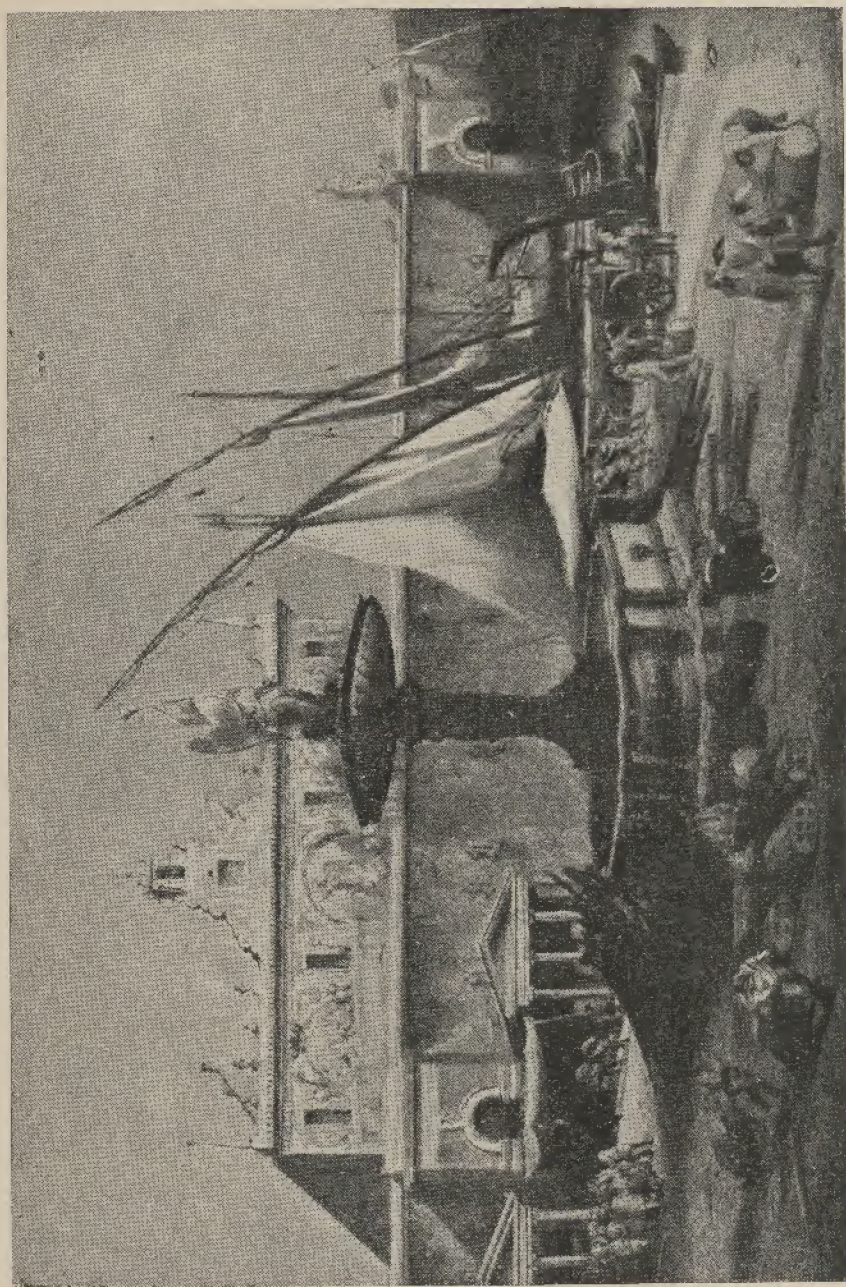
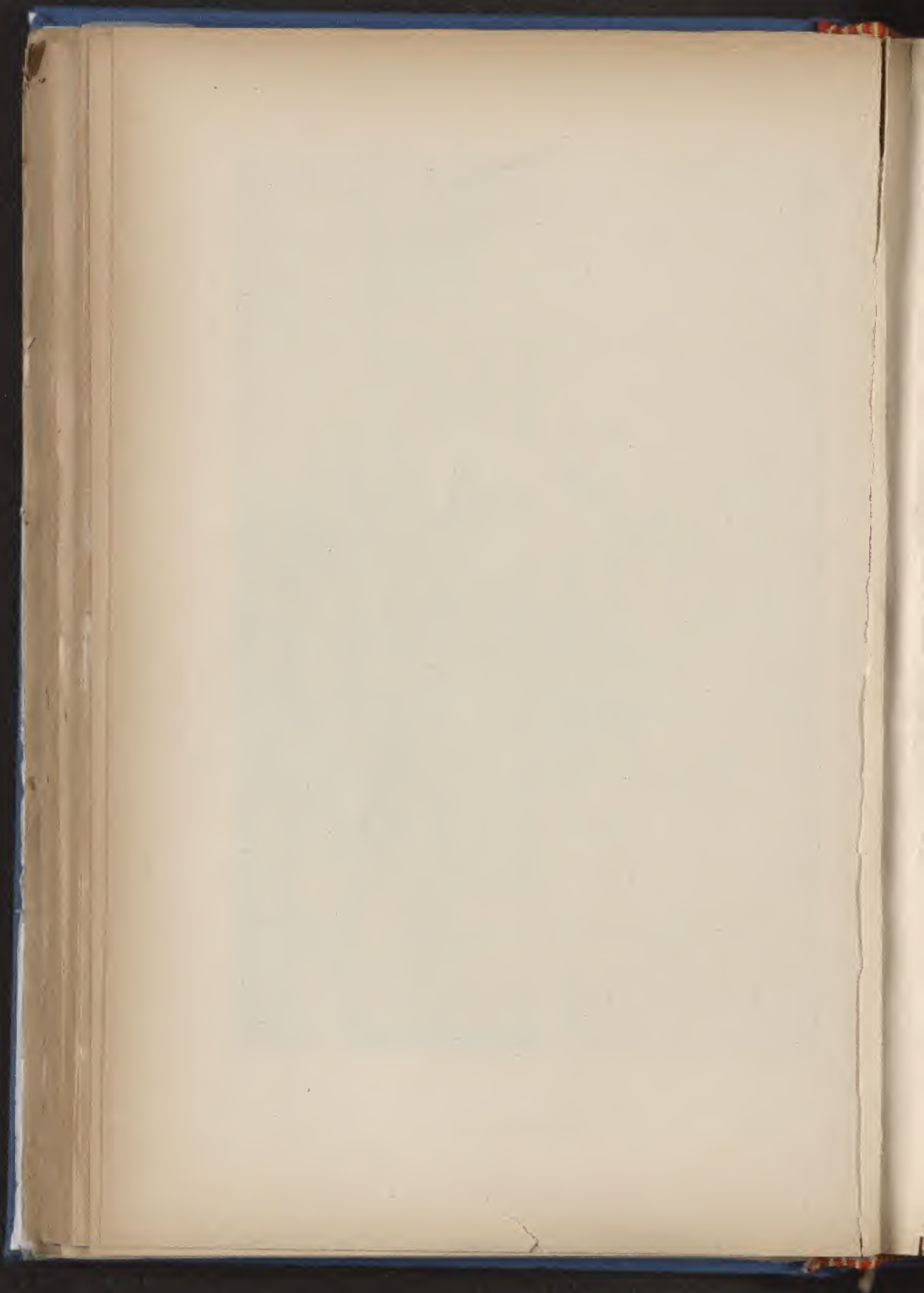
positi ad fontanis vz. duo ad fontem grecorum, tres ad fontem moduli ecc. e nella nota del 1456 si ha pure: *ad fontem grecorum et ad fontem moduli.* Il quale ultimo opinerei essere appunto il Castello d'acqua, noto col nome di « Cannoni, del

I *Cannoni* al Molo Vecchio

Molo », che costruito in conci di pietra, vediamo tuttodi nella strada di S. Marco, e sulla cui fronte è collocata la statuetta di S. Giovanni Battista, con al disotto una targhetta recante inciso il seicentistico bisticcio: *moles esto et mollias,* e la data XDCX - XXIIII [6]. Infatti quando nel marzo del 1602 l'architetto

Giovanni Aicardo proponeva di condurre al Molo l'acqua delle sorgenti dell'Acquasola, univa il disegno del canale costruendo per provvederne i «Cannoni del Molo» li segnava appunto in questo luogo.

Una pubblica cisterna veniva costruita pure sulla Piazza del Molo nell'anno 1428, coprendo la cisterna stessa con volta in pietra, e sotto la casa ed abitazione di Andrea, Giorgio e Galeotto Spinola; per il che i Padri del Comune, con loro decreto del primo giorno del settembre detto anno, dichiaravano esenti dalle tasse i detti possessori, murando sulla fronte della casa stessa una iscrizione in marmo così dicente:

ANNO DOMINI MCCCCXXVIII LEONARDUS DE CAMPIONIBUS, ARGONUS JUSTINIANUS, JOHANES DE MARINIS ET JOHANES SCALIA, PATRES COMMUNIS, AC SALVATORES PORTUS ET MODULI, FIERI FECERUNT HAS VOLTAS ET APERITIONES PRESENTIS FONTIS NOVI QUE NUMQUAM CLAUDI POSSUNT, IMO RESTAT PRESENS FONS PUBLICUS PRO QUO SUPRAPOSITE DOMUS ET HABITATIONES ANDREE, GEORGIJ ET GALEOTI DE SPINOLIS SUNT IN PERPETUUM EXEMPTE UT DE PREDICTIS PATENT PUBLICE DELIBERATIONES SCRIPTE IN ACTIS CANCELARIE MANU THOME DE CREDENCIA, ET SENTENCIA SCRIPTA MANU BERTOLAMEI DE VALARANO NOTARII IN LIBRO DICTORUM PATRUM (7).

Ma un secolo e più dopo, inquinatesi le acque per la prossimità di canali immondi, detta cisterna, non più servendo allo scopo, stette chiusa e abbandonata, finchè nell'anno 1552, regnando una straordinaria siccità, in cagion della quale inaridivano non poche sorgenti, i Padri del Comune studiarono ogni mezzo per introdurre in città nuove acque e ricercarne entro la città stessa. Essi volsero fra l'altre le loro cure a questa e posto mano al lavoro, ritrovata l'origine della sorgente, costruito un nuovo canale di condotta e purgato il serbatoio, la ridonarono ad uso pubblico con grande sollievo

Palazzo San Giorgio, Ponte Reale e Fontana - Secolo XIX

del vicinato e specialmente degli equipaggi delle navi ancorate in Porto ([8]). Ciò fatto, come già nel 1428, vi ponevano in memoria un marmo al di sopra colla inscrizione seguente:

STEPHANUS AUG. F. CATTANEUS, IO. BAPTA GREG. F. DORIA, LEONARDUS BER. F. CIBO, AEDILES, FONTEM HUNC MULTIS AB HINC ANNIS INQUINATUM, CLOACIS UNDEQUAQUAM SUBDUCTIS LATRINISQUE AVERSIS OMNIBUS AC FORNICIBUS EQUILIUM ET PENUARII COHAERENTIUM QUIS ERAT OPERTUS DEMOLITIS CCCCXXX LIBRIS A P. BAPTA VILLAMARINO IIII IDUS OCTOBRIS EMPTORUM, QUO APERTIOR FORET AC EXHALANTIOR PRISTINAE PURITATI AD USUM POPULI GRANDI IMPENSA MANDATUM RESTITUERUNT, CAVERUNTQUE ILL.MI SENATUS DECRETO, NE QUIS DUODECIM PALMOS EUM PROPIUS LATRINAM CONDAT, NEV CLOACAM PONAT. SI QUID CONDIDERIT DUXERITVE, HUNC CENTUM SCUTIS AURI ET AMPLIUS ARBITRATU SENATUS MULTANDUM EDIXERUNT, FUSTIGANDUM VERO ET CATAMIDIANDUM QUI SORDES IN EUM INIECERIT ET PATREM PRO FILIO MAGISTRUM PRO PUERO AC DOMINUM PRO FAMULO OBNOXIOS, DENUMQ. SCUTORUM MULTAM HORUM QUENQ. SI SOLVENDO ERIT ADFICIENDUM SIN MINUS FUSTE PLECTENDUM CENSUERUNT UN. CAL. NOVEMBRIS MDLV ([9]).

Dalle carte di quel tempo, apprendiamo inoltre che il lavoro, cominciato addì 6 luglio, veniva ultimato sul chiudere del successivo novembre, e che per procedere a siffatta opera il comune aveva fatto acquisto da certo Paolo Battista Villamarino di un magazzino con piccola dispensa o stalla, mediante la somma di quattrocentotrenta lire ([10]). Or da tale compra risulta altresì che i Villamarino erano succeduti agli Spinola nel possesso della casa soprastante e, sopratutto, che la cisterna d'acqua viva, è quella che in più documenti di quel secolo e dei successivi viene indicata col nome di « Fontana delli bagni ». Denominazione che, da una nota del 20 di-

cembre 1570, sembra venissegli attribuita per la sua vicinanza ad una taverna così intitolata ([11]). Ripulita nel 1582, e di nuovo nel 1607, ordinatone il riempimento con ruderi nell'anno appresso, non però effettuato, ed espurgata e votata nel 1609 per constatare la purezza delle acque scaturienti e se erano salse, chiudendone temporaneamente l'accesso con cancelli in legno, vi si facevano lavori attorno per evitarne l'inquinamento. Il quale però progredì di tal modo che nel 1610 per decreto del 17 marzo, si ordinava nuovamente di colmarla fino al livello del suolo stradale e formarvi al di sopra un magazzino, deliberando nel tempo stesso la costruzione di un nuovo vaso, non molto discosto, per avviarvi le acque che già si versavano nel precitato dei Bagni ([12]). Costruzione questa che già era compiuta nell' aprile successivo come risulta da una grida del 21 detto mese, proibente l' abuso già invalso di lavarvi. Il 5 dicembre stesso anno si ordinava di chiudere con un muro e nella parte anteriore lo spazio ove già era la fontana: *publicus situs balneorum ubi prius fons erat;* muro che fu eretto tosto, come si ha da nota delle spese pagate a maestri e manovali che avevano lavorato « in fare la muraglia per chiudere il sito de' bagni al mole e ridurlo in forma di magazzino »; magazzino che venne subito locato all' ufficio del sale, il quale l' ebbe fino al 1622 e dopo di lui l' ebbero in affitto più altri ([13]). In una nota dei beni stabili di spettanza dei Padri del Comune e dell' anno 1738, si legge « Magazeno sopra la piazza del Mole nel canto della Capelletta in un vicolo chiuso dove per avanti erano li fonti detti li bagni », e in altra nota dell' 11 dicembre 1792 leggiamo pure « antico magazzeno dell' Illustrissimo Magistrato situato sulla piazza del Molo in vicinanza della Cappella di nostra Signora, il qual magazzino à l' ingresso da detta piazza » ecc. e « nella maggior sua lunghezza è di palmi 41 e di larghezza palmi diecisette e mezzo ».

Un' altra fontana, la prima che ci ricorda la storia, esisteva nella regione del Molo. Accenno alla Fontanella, la

« fontanna bella e monda
chi a le nave l' aygua abbonda »,

come scrisse l' anonimo poeta genovese del secolo XIII. Divenuta leggendaria per avere nell' anno 935, e per un' intiera giornata, gettato acqua vermiglia come il sangue; sì che, avvenuta poco dopo un' incursione di saraceni durante la quale furon morti moltissimi cittadini, il popolo giudicò che la Fontanella con quel getto vermiglio avesse preannunciata la cruenta incursione.

Ignorasi il punto esatto ove era, il quale viene additato, in modo però vago, dall' annalista Giustiniani, e cioè « vicino al molo del porto in una piccola strada che ai suoi tempi si chiamava Bordigotto » ; voce questa del dialetto ed avente significato di ripostiglio o piccolo magazzino (14).

Documenti del secolo XIII ci mostrano la Fontanella in luogo ancora vasto ed aperto, e posta al confine di una terra che ivi possedeva Guglielmo Embriaco; terra sulla quale egli consentiva sovente a maestri di ascia di costruirvi galere ed altre navi, previo il pagamento di una somma convenuta (15).

All' estrema falda della regione di Piazzalunga, presso la Ripa ed il Ponte dei Cattanei, *prope ripam maris et pontem cataneorum*, nel 1509 i Padri del Comune facevano scavare una cisterna alla profondità di venti palmi, esplorato ch' ebbero prima, 1508, il terreno e ritrovatevi copiose vene d'acqua. Apertala al pubblico ed a beneficio dei vicini e della gente di mare, l'anno successivo, in memoria di ciò vi facean murar sopra la iscrizione che qui trascrivo:

1510. IO. AMBROSIUS NIGRONUS Q. SIMONIS, SORLIONUS LOMELINUS Q. CATANEI, BERNARDUS DE FRANCHIS Q. HIERONYMI ET BAPTISTA BOTUS Q. AUGUSTINI, QUATTUOR PRESTANTES VIRI AC

COMUNES CIVITATIS PATRES, AD USUM PUBLICUM AREAM HANC CUM CISTERNA DISCUSSA AD VIGINTI PALMOS TELLURE, UT SCATURIENTEM AQUAM EDUCERENT, PRIUS MARI EXICCATO COMPLANARI AC EXTRUI FECERUNT UT ET CETEROS EXEMPLO SALUBERRIMO AD TALE ..... PRESTANDUM PROVOCARENT ET NANTE AC TOTA VICINIA UNDE AQUAM HAURIRENT UTILITER HABERENT, AD QUOD OPUS PERFICIENDUM BAPTISTA TESTANA Q. ANDREE DICTORUM VIRORUM SYNDICUS DILIGENTEM OPERAM NAVAVIT ([16]).

Il Banchero volle riconoscere in questa cisterna la leggendaria Fontanella di cui narrammo. Ma parmi recarne dubbio il fatto che qui trattasi di una cisterna o pozzo, e non di una vera fontana. Infatti nel Cartulario dell'anno 1508, al foglio 90, e sotto la data del 21 settembre, son notate le spese: *pro reperienda quadam venam aque scaturizantis prope ripam maris iuxta pontem Cattaneorum in quo loco ordinatum fuit facere puteum unum.*

E che fosse un pozzo o cisterna lo conferma il citato Giustiniani, vivente allora, scrivendo nei suoi Annali, all'anno 1509 « e vicino al ponte dei Cattani si trovarono vene di acqua dolce molto abbondanti e furono ristrette in una cisterna per comodità del popolo ». Or se consideriamo che essa venne scavata fino alla profondità di venti palmi, e che per far ciò fu necessario disseccar prima il vicin tratto di mare, come potremmo spiegarci il getto miracoloso, che per essere tale dovette naturalmente avvenire ad un livello superiore del suolo? E taccio che il Giustiniani non avrebbe ommesso di notare che erano le acque dell'antica Fontanella e nello indicarne il luógo avrebbe anche aggiunto che era nel vicolo del Bordigotto, nome allora in bocca di tutti; e tanto meno avrebbero ommesso di notar ciò i Padri del Comune nella lapide dianzi citata. Inoltre l'annalista Giorgio Stella riferendo circa l'escavazione del piccolo porto fatta durante l'anno 1276,

mentre egli era appunto in vita, scrisse che questo fu scavato presso la chiesa di San Marco, verso l'ampiezza del mare e del mezzodì, nel luogo che nomavasi un tempo la Fontanella ed allora dicevasi Bordigotto ([17]). Ora da San Marco verso il mare ed il mezzodì si va all'opposta parte del Ponte dei Cattanei.

Che se poi dovessimo ammettere l'affermazione del Banchero, noi dovremmo allora riconoscere il vicolo del Bordigotto in quello poi detto « del sevo » a cagione di una fabbrica di candele di questa sostanza che vi fu per più secoli; vicolo da ove appunto si tolse l'iscrizione precitata quando nel 1862 scomparve per la formazione della via Vittorio Emanuele II.

Presso la Ripa detta dei *Pexarii*, eppertanto non molto discosto dalla cisterna anzicitata, giacchè la Ripa dei « Pexarii » spaziava appunto a destra del Ponte dei Cattanei esisteva un'altra fontana pubblica, detta perciò *fontana pexariorum*, della quale è già menzione per l'anno 1391.

Questa era alimentata dall'Acquedotto pubblico al quale era anzi aderente, siccome ne accerta una domanda di Ottaviano Salvago, presentata il 5 gennaio 1570, per poter ampliare una bottega in certo spazio « sopra la cisterna publica in la contratta de li pexari » appoggiandosi al vicino acquedotto ([18]).

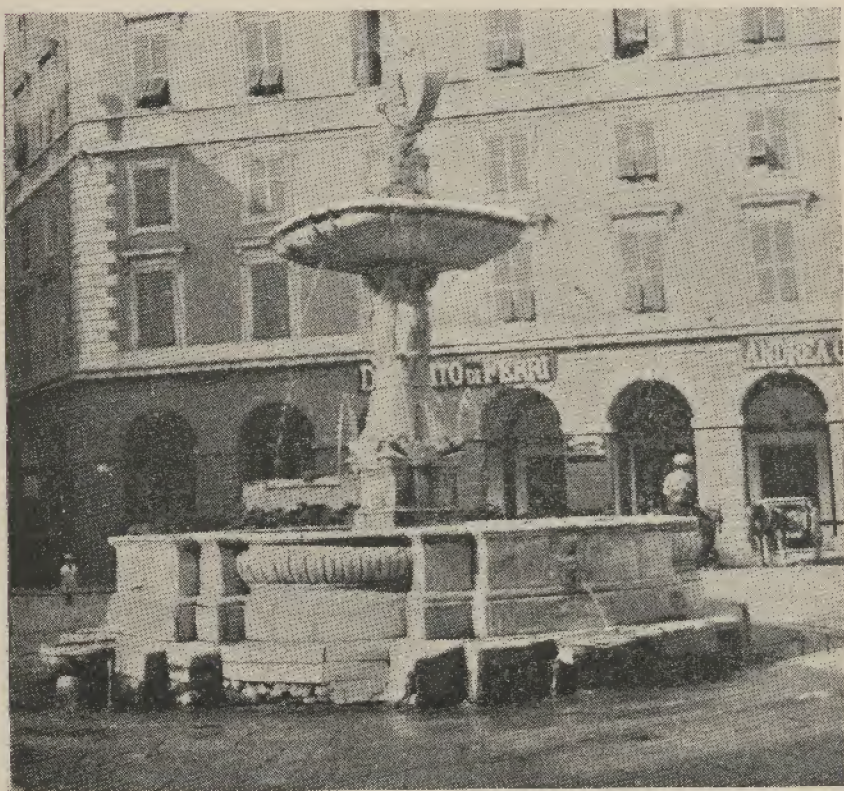
Presso al Ponte dei Chiavari era pure una fontana pubblica, nota dapprima e ancora sul cadere del secolo XV col nome di « fontana dei coltellinai » *fons culteleriorum*, perchè prossima alle officine di questi. Ad essa nel 1520 i Padri del Comune facevano apporre un vasto abbeveratoio a beneficio delle cavalcature, dichiarando per decreto del 16 marzo stesso anno che questo abbeveratoio e quello allora esistente alla Porta dei Vacca, fossero i soli destinati a tal uso. Essa veniva demolita nel 1539 e nel luogo medesimo, veniva eretta una bottega ([19]).

Di una fontana pubblica esistente nella Chiappa dell'olio è menzione in carte del 1412, del 1446 e del 1498. Restaurata nel 1523 e nuovamente nel 1525, munita di cinque cannoni nel 1571, giacchè era fornita delle acque del pubblico Acquedotto, se ne vendevan il vaso o ricettacolo marmoreo nel 1586, e nell'anno appresso sull'area già da essa occupata si ergevano tre botteghe, date tosto in affitto a Pietro Croce ed a Bernardo Preve, due rivenditori di ortaglie. Nel 1727 si proponeva di collocarvi la fontana, volgarmente detta il Barchile, che si era tolta dalla piazza di Susilia e di condottarvi le acque delle Fontane Morose; lavoro che venne effettuato concorrendo nella spesa l'ufficio di San Giorgio. Quanto al Barchile marmoreo, anzichè porvi quello su menzionato, se ne ordinava un nuovo, alla cui fattura lavorava Francesco Maria Schiaffino, inspirandosi ai disegni del valente Francesco Rusconi ([20]).

Anche il vicin Ponte dei legni, poi detto della mercanzia, ampliato che fu nel 1643, venne due anni dopo dotato di una vasca, che da una nota di spese del 13 settembre 1719, pare fosse murata in un nicchio e forse della cinta murale civica.

Nel 1728, allorchè si deliberò di condottare sulla piazza della Chiappa l'acqua delle Fontane Morose, l'Ufficio di San Giorgio, concorrendo nelle spese, aveva posto a patto che parte di detta acqua dovesse essere avviata nella vasca esistente su questo Ponte; lavoro che compievasi nell'anno successivo dal maestro Domenico Bergano. Dal Manuale del 1768, apprendiamo che questa nuova vasca aveva forma e nome di « Barchile » con tre spandenti, e tra le spese pagate per nuova conduttura in piombo ed altri lavori, si ha quella di « nettare il piedistallo vecchio che serviva a quello (il Barchile) da San Domenico ».

Il Ponte del pedaggio, poi detto della Mercanzia e in ultimo chiamato col nome di Reale, ebbe pur esso la sua fontana pubblica a servizio specialmente della gente di mare. Sebbene

nel 1551, il maestro Domenico da Caranca proponesse condottarvi porzione di certe sorgenti da esso allora ritrovate all'Acquasola, mentre scavava il terreno in quella regione onde fondarvi le mura civiche, non risulta però che a quell'ora già

Fontana del Ponte Reale, ora in Piazza Colombo

esistesse una fontana su di questo Ponte, e che ancora non vi fosse lo dimostrerebbe la costruzione che vi si fa nel 1581 di un vaso o ricettacolo per immettervi le acque del Barchile di Susilia, convogliandovele mercè la struttura di apposito canale in tubi di marmo. Il che era stato effettuato già nel

1577. Nel qual anno, addì 16 aprile, si conferiva a Cristoforo de Fornari la facoltà di eseguire una prova, costruendo un'apposita condotta in marmo e per il percorso dal precitato Barchile di Susilia fino al detto Ponte. Lavoro che intrapresero subito e interrotto indi appresso, veniva compiuto nel 1581, ma con risultato non felicissimo, giacchè un decreto del 9 febbraio ordinante lo studio di derivare maggior copia di quell'acqua, c'insegna che la riuscita non aveva corrisposto pienamente all'attesa ([21]).

Nell'anno 1643 i Protettori dell'Ufficio deliberavano di collocare su questo Ponte un artistico Barchile in marmo, che disegnato da Pietro Antonio ed Ottavio Corradi e compiuto da G. B. Orsolino vi si elevava sul cadere del 1646; coronando indi a poco il Barchile stesso, con un genio suonante un nicchio marino, opera di Jacopo Garvo. Ad arricchirlo di maggiori acque gli anzidetti Protettori, richiedevano poterne derivare dalle sorgenti dell'Acquasola; il che ottenevano con decreto del 17 settembre 1647. Si perforavano a tale scopo le mura civiche per aprire il passo al canale in tubi di marmo che venne costruito sotterra fino al Barchile di Susilia dapprima, e da questo al Ponte, in appresso, per derivarne acque in più larga misura. In ricordo della nuova concessione si murava presso la Porta civica dell'Acquasola una lapide in marmo così dicente:

AQUAS VEL IN MARI NAUTE CUM SITIANT HAS MONTANO E FONTE DEDUCTAS AEDILIUM CONSULTO - SERENISSIMORUN COLLEGIORUM MUNERE PROTECTORES - COMPERARUM SANCTI GEORGII SIBI PRIMUM - ADSCRIPTAS COETERIS PROPINABANT - ANNO SALUTIS MDCLV.

Mutato di posto nel 1673 riponendolo in cima del Ponte stesso, dove lo ritroviamo ancora nel 1790, quest'artistico Barchile, lo vediamo in oggi torreggiare al centro della Piazza

Colombo, ove venne collocato nel 1861, per deliberazioni municipali del 18 febbraio e 8 marzo detto anno ([23]).

Anche la Fontana della Zecca, il cui edificio come sappiamo stava laddove spazia in oggi la Piazza del Caricamento, serviva a marinai per attingervi l'acqua necessaria alle navi.

Avanzi dell'Acquedotto lungo la Ripa

La prima notizia che ho di questa fontana è del 1412, per occasione della spesa fatta di apporvi tre cannoni per lo sbocco delle acque, provenienti queste dall'Acquedotto pubblico, che, correva e tuttodì corre a monte della Piazza summenzionata. Ebbe lavori di riparazione nell'anno 1498. Un decreto de serenissimi Collegi, in data dell'8 marzo 1525, con il quale si dava facoltà ai Padri del Comune di procederne alla riedificazione, ci dice che essa era presso la porta della Zecca, e conferma che era alimentata dal pubblico Acquedotto. Nel

decreto infatti si legge: *Instruatur vel restauretur fons* (*sic*) *illam quam aqueductus aque affluunt, existens prope ostium sicce publice.* Compiuto il lavoro con somma diligenza e ridotta la fontana in ottimo e lodevole stato ed in grande ornamento del Comune e della Città, addì 15 dicembre stesso anno il Magistrato dei Padri predetti riceveva facoltà di ripienarsi delle spese fatte, tassando come d'uso i proprietarî degli edificî prossimi ed i bottegai circonvicini ([24]). Ebbe restauri nel 1529, novelli riattamenti nel 1543, con decorazioni in marmo e strutture in conci di pietra del Promontorio, per mano di maestro Martino di Aroxio, piccapietra. Fu tolta nel 1586, per decreto del 31 gennaio, e vendutane la vasca marmorea a Paolo Battista Spinola.

Altra e piccola fontana pubblica alimentata essa pure dall'Acquedotto medesimo e citata col nome di « Cannoni di San Marcellino » esisteva presso l'omonima chiesa ed all'estremo lembo meridionale della regione del Campo. La fontana o Cannoni pubblici presso i quali, trovammo aver casa e bottega quel Domenico Marchisio da Caranca, che nel 1527 richiedeva poter ampliare le stesse, voltando su pilastri e spingendosi verso il mare fino al muro delle *celle* ossia selle del vicino Ponte dei Calvi. Casa e botteghe acquistate poi da Antonio Roderio, pur esso da Caranca e noto maestro d'ingegneria ([25]).

Questa fontana è forse la stessa che in nota di spesa per un cannone appostovi nel 1465, è chiamata col nome di Fontana dei Piccamigli, *Fons Piccamilium,* perchè in prossimità delle case di questa famiglia. Per deliberazione del 5 settembre 1589 si permetteva ai Padri del Comune di condottarvi « certa acqua abbondante » che scaturiva in vicinanza di Porta nuova. La sorgente cioè sgorgante alle falde del Castelletto e nota col nome di « Pozzarello di San Francesco ». Però un decreto del 20 ottobre successivo ordinava la chiusura, di detta Fontana

pubblica, giacchè se ne era costruita una più acconcia sul vicino Ponte dei Calvi, alimentata dallo Acquedotto pubblico ([26]).

Di una fontana sul Ponte dei Calvi, il lettore ha avuto notizia or ora. Il primo accenno di essa si ha in nota del 17 febbraio 1583 relativo ad una somma pagata in quel giorno ad Antonio Serruto da Carabio in acconto del prezzo pel quale si era obbligato di provvedere palmi mille di tubi in marmo da formarne un canale per condurre a questo Ponte l'acqua del pozzo esistente oggi ancora nel chiostro dell'antica Basilica di San Siro ([27]). Senonchè durante il lavoro di scavo per collocare i tubi, che durò ancora nei due anni successivi, essendosi casualmente ritrovate delle sorgenti di fronte alla porta maggiore della Basilica stessa, non si incanalarono allora che queste, parendo sufficienti al bisogno. Constatato poi che non bastavano si compieva il disegnato lavoro, nel decorso del 1613 ([28]). Quantunque non artistica detta fontana ebbe però decorazioni in marmo siccome ne avverte un pagamento fatto nel 1640 a Gian Giacomo Della Porta, scultore, per marmi apposti alla stessa. Ebbe restauri nel 1703 e nel 1720.

Nei tempi anteriori alla costruzione dell'anzidetta fontana sul Ponte dei Calvi, le ciurme delle navi attingevano acqua eziandio da una fontana posta sulla Piazza del Fossatello ed innalzata nel 1508 dal maestro Carlo da Carona per ordine del Magistrato. Il quale, 1657, commetteva allo scultore Tommaso Orsolino, la fattura di un artistico Barchile in marmo, sormontato da un Putto. Quest'ultimo, guasto nel 1709 da mano vandala, veniva tosto riparato.

Alla Porta dei Vacca si era pure costruita una pubblica fontana, della quale ignoriamo l'esatta ubicazione prima, e che venne poi traslocata più fiate, rimanendo sempre però nei pressi della detta Porta. Della sua prima costruzione si ignora il tempo, ma non dovè essere di molto posteriore a quella delle mura civiche erette nel 1155 a difesa dalle cupi-

digie allora dimostrate su Genova dall' imperatore Federico Barbarossa. Detta Fontana era infatti e fu sempre alimentata dal pubblico Acquedotto, che, come si sa, fu fatto correre lungo la cinta murale predetta, costruita che fu questa, la cui perfezione si compieva però soltanto nel 1159 ([29]). Ed anzi nel modo istesso che alla Porta Soprana o di S. Andrea, anche qui a quella dei Vacca, la cassa dell' Acquedotto trascorreva superiormente all' arco della Porta stessa. Un atto del 1232 in vigor del quale il ministro della chiesa di San Sisto a Prè, e certo Piccamiglio convenendo circa una derivazione di acqua dal pubblico condotto, presso a S. Sabina, stipulavano: che detta acqua dovesse essere raccolta in una o più conche (truogoli o vasche) mentre non accenna ad una vera fontana, lascia però comprendere che a queste conche o vasche potevano attingere i vicini ([30]). Esse furono forse l' origine delle fontane pubbliche che durarono in quel punto fino quasi ai nostri giorni, e delle quali vedesi la pianta in una domanda presentata il 21 luglio 1779 da Giacomo Serra per poter estendere sopra le stesse il suo palazzo. Ciò che gli concedeva il Magistrato, e quattro anni dopo ordinava la costruzione, in cambio di queste, di una nuova vasca nella vicina via del Campo. Dalle soppresse fontane toglieva nome, e tuttavia si chiama, la strada che dalla piazza della SS. Annunziata discende alla via Carlo Alberto ([31]).

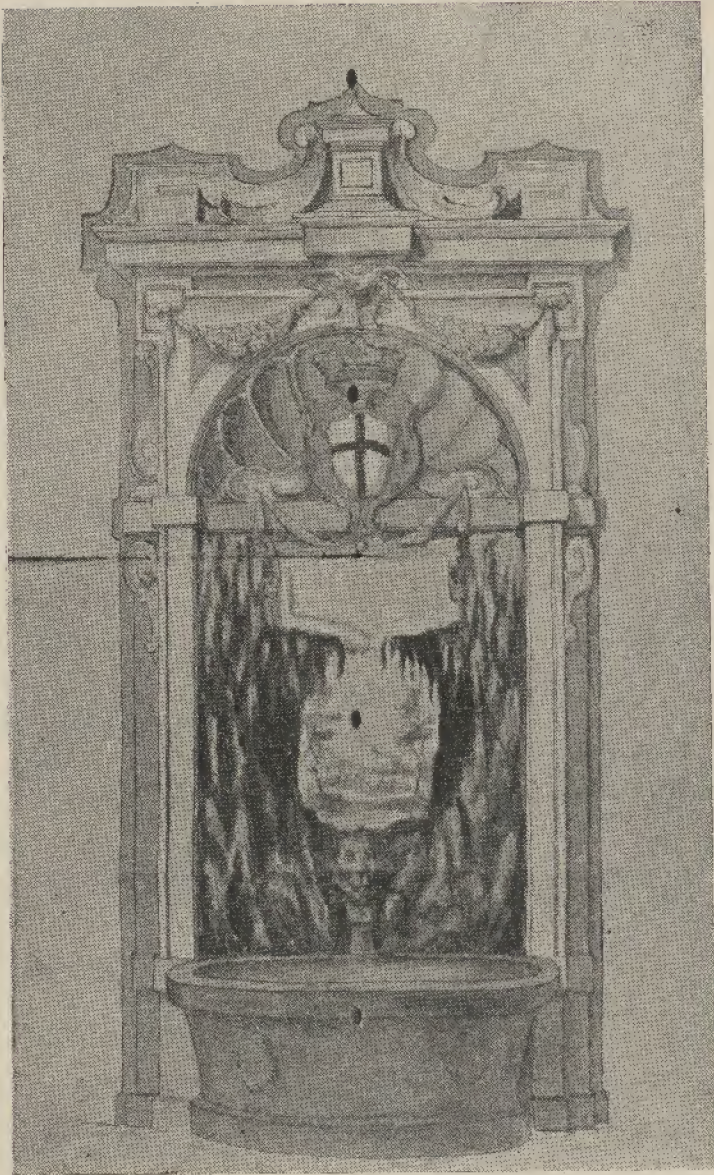
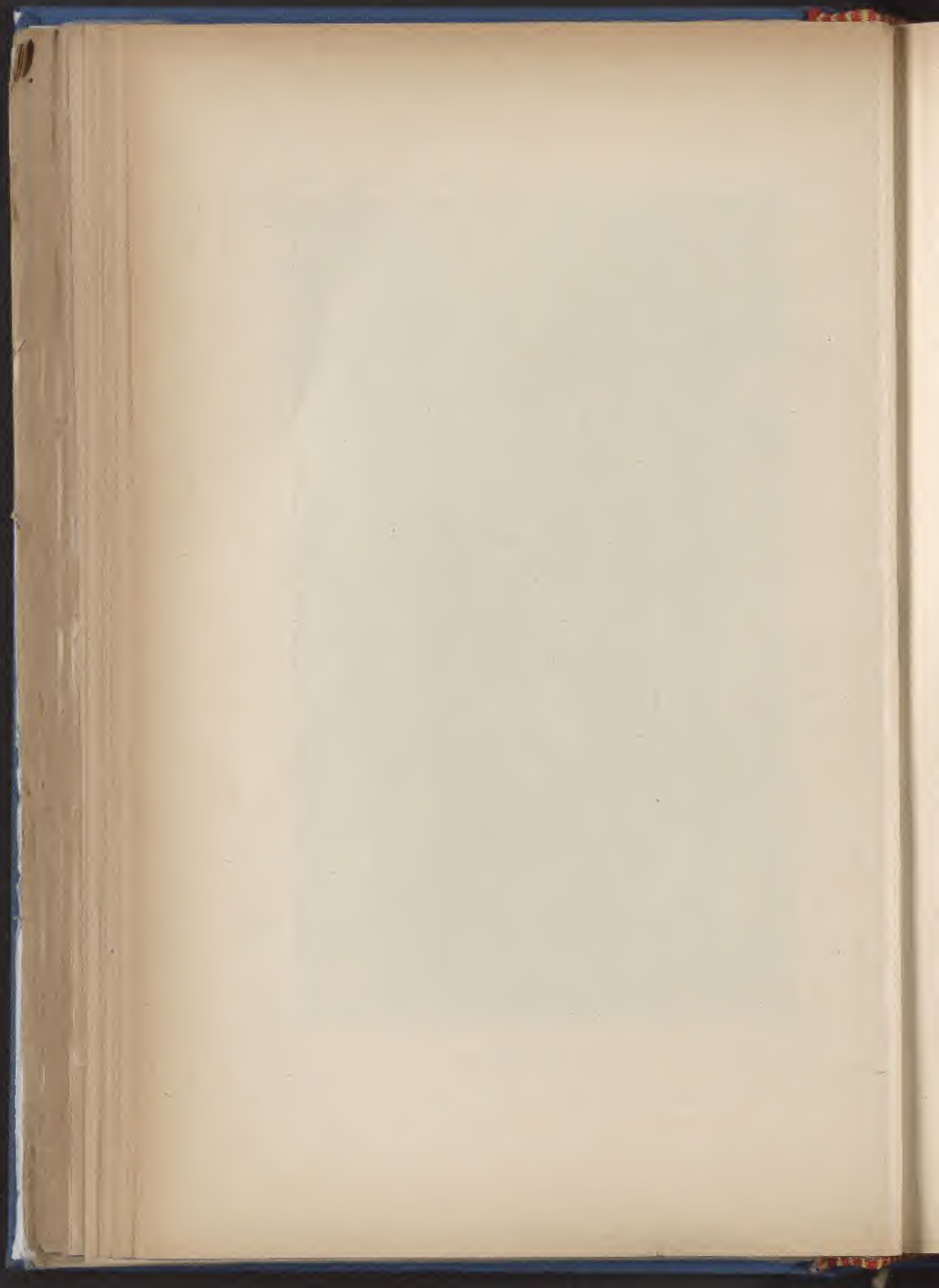
Della fontana detta della Porta dei Vacca, mi reca la prima notizia una nota di cannoni posti nel 1412 a diverse fontane pubbliche; nella qual nota figurano pure quelli in numero di due, allor collocati alla Fontana dei Dentuti presso la Porta predetta: *ad fontanam illorum de Dentutis ad portam vacharum*. Fontana che esisteva però già nel secolo XIII, siccome risulta da un atto, del 5 novembre del 1281, con che Nicolò Grimaldi locava una sua bottega, posta « *in ripa ante fontem Dentutorum*.

Del truogolo o fontana pubblica alla Porta dei Vacca è pur cenno in nota di spese occorse per un condotto di scarico costruitovi nel 1391, e che nel 1456 restaurava maestro Giovanni da Gandria, e quattro anni dopo, 1467, maestro Taddeo d' Arosio da Lugano. Un proclama del 20 luglio 1467 avvertiva chi avesse voluto « opponere o contradire che non se daga licentia a li cordoaneri affaitatoi o sea lavoraoi de coirami de far un paramuro o sea chiodenda alta palmi trei intorno unde caze la raveza de lo conducto de la porta de li vacca, per lo lavar de li soi pellami e coirami » dovesse comparire entro tre giorni innanzi all' Ufficio per far valere le proprie ragioni. Un altro proclama del primo giorno di settembre dell' anno 1469 proibiva, ai conciatori, cordoaneri ed altri lavoranti di cuoia e pelli, di porli in molle, *ad balneandum*, sotto all' acqua che cadeva dall' acquedotto delle mura della Porta dei Vacca o nel truogolo ossia ricettacolo, se prima non avessero restaurato questo riducendolo nella condizione di tre anni avanti. Che anzi ciò parebbe fosse un loro abuso, giacchè per decreto del 10 febbraio 1505, emanato in seguito alla opposizione fatta dai citati conciatori, perchè non venisse permesso a certo Francesco Passaggio il valersi dell'acqua del pubblico condotto che cadeva: *a ravezia Darsine in trogium sub dicta ravezia*, il Magistrato sentenziava che l'arte dei *confectores pellaminum* non aveva alcun diritto sul detto truogolo. Ebbe altri risarcimenti nel 1530 per mano di maestro Antonio da Lanzo, e dei nuovi nel 1537, apponendovi anche lastre di marmo, che provvedeva e collocava a posto Giacomo Carlone, e dei meno importanti nel 1551 e 1556.

Frattanto il Magistrato che già in seduta del 5 maggio 1523, aveva deliberato di vendere « lo sitto esistente sopra lo trogio de lo commune situato a lato a la fonte de la porte de le vache » con facoltà di formarvi magazzini ed altri edificî, venne nella deliberazione di costruirvi egli stesso.

Il perchè addì 10 ottobre 1565 conveniva con maestro Antonio Roderio per la erezione di una bottega e insieme per il restauro dello abbeveratoio, collocando i tre cannoni, che erano « sotto dell' archivolto, nella faccia di detta fontana di porta dei Vacca ». Quindi le lagnanze di parecchi mercanti da vino esposte al Magistrato il 23 marzo 1571, perchè in conseguenza della bottega erettavi era stata tolta certa pila di marmo che serviva di misura per i barili da vino; la qual pila, come dicevano i supplicanti, era aderente *fontibus canonorum porte vacarum*. Cinque anni dopo trovo non pochi maestri e scalpellini che lavorano attorno alla fontana per rifarvi un nuovo abbeveratoio. Nel 1644, infine se ne costruiva un altro che l'architetto di Camera proponeva adornare come nel disegno a pag. 177. Una lapide ivi apposta ricordava l'opera di questo modo: *Fontem cum lavacro in publicum commodum Urbisque ornamentum Aediles Patres Prestantissimi DD. Dominicus de Auria q. Prosperi, Julius Sauli q. M. Bendinelli Johannes Vincentius Imperialis q. Ill. D. Johannis Jacobi, Paulus Hieronymus Pallavicinus q. M. Francisci et Franciscus Garbarinus q. Excellentimi Raphaelis construendum curarunt anno Domini MDCXLIV.*

Nel 1679 ebbe altre decorazioni in marmo per mano di Carlo Solaro e delle pitture dal pennello di G. B. Bertolotto.

A fornir l'acqua alle barche stazionanti nella Darsina del vino, ed alle triremi che svernavano o stavano racconciandosi in quella delle galere, si provvedeva facendola scorrere in apposita doccia costruita in capo al muro chiudente le due Darsine, e lungo la « Sottoripa » esistente allora tra la Porta dei Vacca e la or demolita chiesuola di San Vittore ([32]). La prima notizia intorno a questa doccia me la porge una concessione fatta il 10 febbraio del 1505 a Francesco Passagio di potersi valere ad uso di un di lui edificio con due molini, posto presso la Porta dei Vacca, soltanto però durante la

Fontana di Porta dei Vacca

notte, dell'acqua del pubblico Acquedotto che cadeva dalla doccia predetta nel truogolo sottoposto, e correva quindi lungo il precitato suo edificio, costruito, come accennano alcune grida del 1610, *supra fontem seu cisternam Comunis qua datur aqua aqueductus per canonos, quibus molendinis coheret antea via publica retro litus maris* (33).

Da una carta del 25 febbraio 1738, tolgo inoltre che il condotto, recante l'acqua alla Darsina delle galere passava « sopra la muraglia fra la Darsina del vino e diverse case a lato della Riva (strada) dentro città » e che detta muraglia era alta palmi sessanta e dello spessore di nove in dieci. Nel 1763, mercè di canali l'acqua predetta fu condotta sul moletto che divideva le due Darsine (34).

Chiuderò il presente capitolo col dire ancora come a provvedersi di acqua, le ciurme delle navi, ricorressero altresì al Pozzo di S. Agnese, così detto dalla chiesa cui era vicino; « vaso veramente degno d'essere conservato » siccome leggesi in carta del 17 settembre 1584, e che era alimentato da copiose acque sorgive. Da una lettera anonima del 23 maggio 1635 si ha che di quel tempo vi accorrevano specialmente gli schiavi per rifornirne le galere ormeggiate nella Darsina.

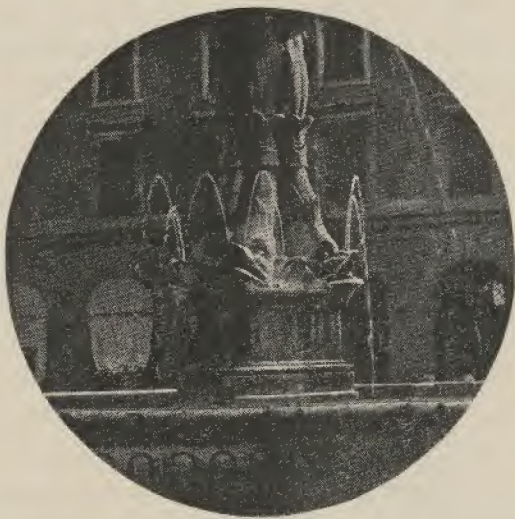
Anche l'antico pozzo vivo esistente nella Piazza del Roso serviva allo stesso effetto, e ad esso, così ne avverte un atto del 12 marzo 1567, attingevano pure gli schiavi per provvista delle citate galere. Ed allo stesso scopo ne traevano da un altro pozzo pubblico nella regione di Prè, e denominato il Pozzo scuro. Ricorderò infine come nel 1630, 8 maggio, diversi del casato dei Balbi, domandassero di poter chiudere un pozzo esistente nella nuova via del Guastato (Balbi) ed aprirne invece un altro nella regione ossia strada che va al Roso « il quale, dicevano essi sarà di maggior comodità per le galere ».

Ma come ben si comprende a questi pozzi non si ricorreva che in caso di eccezionale urgenza di provveder d'acqua numerose navi in un medesimo tempo, ed allorchè non supplivano al bisogno le sole fontane dei Ponti e quelle in riva del Porto; ovvero poi quando mancava l'acqua a tutte quante le altre alimentate dal pubblico condotto, fosse per cagione di lavori in corso lungh'esso o per straordinaria siccità. Comunque, sì in un modo che nell'altro, le ciurme avevano facile mezzo di provvedersi dell'acqua necessaria, sia che le navi stazionassero in Porto o fossero per intraprendere un lungo viaggio. Rettamente pertanto il Giustiniani scriveva: « Ha gran comodità questo porto di acqua per cagione dell'acquedotto quale è nella piazza del molo, e delle cisterne, quali sono al ponte dei Cattanei; e eziandio perchè l'acquedotto dona acqua quasi a tutti i Ponti insino alla Darsina » ([35]).

Quanto alla fontana esistente presso a San Tommaso ed allato della via, essa era alimentata da acque scaturienti dal soprastante clivo di San Michele. Di questa fontana o cannoni abbiamo notizia già pel 1131, intitolandosi da questi una delle conestagie della Compagna di San Tommaso; ne è quindi anche menzione in sentenza dei Consoli di detto Borgo, emanata il 10 marzo 1224: *prope fontem de canonis.*

Un proclama del 5 luglio 1514 vietava agli abitanti « della contrada dalla logia del Palacio de S. Thoma a le case del q. Baptista de Rapallo » di fare lavori per raccogliere le acque vive sgorganti in quella plaga, e valersene ad uso di tintorie ed altri lavorerì, onde non restassero prive le pubbliche fontane che ne erano nutrite. Altro proclama del 3 aprile 1527 vietava impedire il corso delle acque stesse, lavare panni ed altro presso la loro pescaia e il non servirsene per la fabbricazione del sapone nelle contigue saponerie, affinchè le cavalcature e bestie da soma potessero abbeverarvisi.

Nel 1539, per decreto del 17 giugno, porzioni di queste sorgenti vennero concesse al principe Andrea D' Oria, giacchè il Palazzo di San Tommaso, al cui servizio erano state avviate, più non esisteva, perchè demolito onde far luogo alla nuova cinta murale della città. Ed il principe ebbe facoltà di condottarle al suo Palazzo di Fassolo, a patto però di rizzare una fontana pubblica presso e fuori della Porta di San Tommaso e fornirla di una parte di dette acque. Ma più che ad uso delle navi questa fontana serviva a beneficio dei viandanti, delle cavalcature e della gente del Borgo.

Al di là del Capo d' arena, o meglio del rivo di San Tommaso, nessun' altra fontana pubblica esisteva presso al lido del mare, esclusi gli abbeveratoi di San Teodoro e di San Lazzaro, alimentati entrambi dalle ricche sorgenti del torrente di Promontorio, conosciuto poi più comunemente col nome di « Fossato di S. Lazzaro » ([36]).

NOTE.

(1) Arch. civ., *Cart. 1460*, f. 130. *Ratio expensarum factarum circa fabricatione canatarum marmorearum pro aqueductu incepto a platea moduli et finiens ad portam vacarum ..... vz godas centum sive parmos trecentos ad racionem soldorum septem cum dimidio pro singulo parmo.*

(2) Il predicato *Grecorum*, attribuito altresì alla vicina torre, più che alla nazione greca, sospetterei dovuto all'omonimo casato che aveva case e stanza nella regione del Molo. Altre fontane infatti traevano nome da casati, e fra queste citerò quelle dei Cattanei e dei Piccamiglio.

Gio Maria Cattaneo nel suo poemetto *Genua*, edito nel 1514, al verso 255, esagerando la copia d'acque che recava il nostro pubblico Acquedotto dalla valle del Bisagno, così parla delle fontane che servivano ad uso specialmente del popolo:

« *Quin et acclivo monte est deductus in urbem*
« *Limpharum fluvius crebros suspensus in arcus.*
« *E castellorum modulis per compita fontes,*
« *Dispositi varios urbanae plebis ad usus*
« *Sufficiunt populo numeroso* ».

(3) In giugno del 1634 alcuni abitanti della regione del Molo, devoti di San Giovanni Battista, avevano fatta eseguire una statuetta in onore del detto Santo. E perchè non trovarono miglior posto ove collocarla, supplicavano di riporla nel luogo accennato, decorandola « con suo ragguardevole ornamento ». Il che ottenevano con decreto del 3 luglio successivo (Arch. civ., *Atti, 1634*, N. 252).

(4) Una nota del 22 dicembre 1559 ci addita il Peloso quale fonditore della campana detta il « chiochino » in San Lorenzo (Arch. civ., *Man., 1559*).

(5) Quanto al peso dei bronzini, risulta che non era sempre identico. Infatti in nota dell'11 gennaio 1550 si ha che dieci bronzini pesavano libbre 26 e once 6, mentre da altra nota del 14 gennaio 1553, risulta che sei bronzini pesavano libbre 16. Il prezzo invece era di soldi cinque la libbra sì per i primi che per i secondi. (Arch. civ., *Cart., 1550*, f. 82, *Ib. 1553*, f. 64).

([6]) Ivi, *Man., 1539*, e *Cart., 1543*, f. 86. In data del 9 ottobre 1606, G. B. Monleone fa ricevuta di « uno massabecho, la sua taglia con i suoi ferri e bronzino ». (Ivi, *Atti, 1606*, N. 200).

Anche i pezzi d'artiglieria, se fusi in bronzo, prendevan nome di « bronzino ». Citerò ad esempio un atto del 20 febbraio 1526, con che fra Lorenzo da Genova dell'ordine degli Eremitani di S. Maria di Maralunga, confessava di aver ricevuto dai Consiglieri del Comune di Lerici, una vecchia bombarda di bronzo, chiamata « la Bronzina », per farne fondere una campana ad uso del convento. (Arch. Doberti di Lerici, *Protocollo* Not. Gio. Maria Carbonio, e Giornale Ligustico, 1901 p. 338).

Affinchè poi non potesse avvenire l'ostruzione dei canali di scarico per cagione di materie cadutevi, si poneva ai medesimi ed al loro imbocco una lastra di piombo rame od altro metallo, avente forma convessa e traforata, chiamata « pigna ». In nota di spese del 26 novembre 1546, per esempio, si legge quella di lire 2, 1 per valore *unius maniche seu pigne posite ad pontem clavari*. (Arch. civ., *Manuale, 1546*). In note poi dell'8 aprile e 6 giugno 1559 si ha pur notizia della « pigna » in piombo, di cui era munito il canale della fontana del Molo (Ivi, *Ib. 1559*). Nel *Man.* del 1579, in data 29 agosto, si ha notizia del pagamento fatto a Domenico del Molo: *pro pretio pigne rami* (Ivi).

([7]) Detta lapide si conserva ora nel Museo del Palazzo Bianco. Il Giscardi nella sua raccolta d'iscrizioni nota che questa lapide era murata nel vicolo chiuso alla destra della cappelletta di Nostra Signora in detta piazza. Da una lettera del 5 luglio 1841, diretta agli Edili dai Deputati all'Acquedotto pubblico, si ha che dette iscrizioni si trovavano allora « in un vacuo presso la piazza del Molo ». (Arch. civ., *Acquedotto, 1839-42*, N. 9).

([8]) Arch. civ., *Manuale, 1552*, 26 luglio. *Expense querendi aqueductum in platea moduli* e *Ivi*, 22 agosto: *Expense in invencione aquarum.*

([9]) Questa lapide è in oggi murata nel portico del predetto Palazzo. Scolpiva la medesima con apposita cornice maestro Gian Giacomo Paracca. (Arch. civ., *Cart., 1553*, f. 26 e 66).

([10]) I Villamarino, lombardi di origine, fecero convenzione per abitare in Genova l'anno 1471 addì 13 febbraio (Cicala, *ms.* T. III., Parte I).

([11]) Ivi, *Cart., 1570*, f. 73: *pro expensis factis anno de 1569 pro adaptatione aqueductus ad modulum juxta tabernam sitam in platea moduli que vocatur li bagni*, e *Atti, 1610*, N. 50.

([12]) Ivi, *Decreti, 1580-82*, 22 agosto 1582, e *Cart., 1607*, f. 110, 13 marzo, e *Decreti, 1608-609*, 12 e 26 agosto, e *Ib. 1610-611* « *Vas publicum antiquitus*

fabricatum in regione molis vocatum li bagni repleatur rudere vz ad planum vel circa », e *Ib. 1608-1609,* 3 giugno 1609, e *Ib. 1610-11,* 1 ottobre 1610.

([13]) Ivi, *Deliberazioni, 1608,* e *Man., 1611-12,* 21 febbraio 1612, e *Decreti, 1620-22 pensio orrei sive magazeni ad modulum ubi prius erant fontes publici vocati li bagni,* 30 marzo 1622.

([14]) Giustiniani, *Annali,* T. II., p. 637. *Borda,* siccome leggiamo nel Ducange, *Glossarium mediae et infimae latinitatis,* aveva significato di *domus* ed anche di *tugurium.*

Nel *Cart. salvatorum portus et moduli* pel 1391, a f. 14, sono notate le spese fatte: *in reparatione bordigoti moduli.*

([15]) Richerio, *Fol. I.,* 15 dicembre 1216, e 8 febbraio 1248. *Ego Bonazunta de Portuvenere confiteor me debere tibi Wuillelmo Embriaco solidos XCCCC Janue eo quia concedis mihi facere galeam unam super terram tuam de Fontanella.*

([16]) Esistente ora a Palazzo Bianco. In atto del 27 aprile 1512, si legge « vacuo appresso lo ponte dei Cattanei super lo qualle è fabricato la nova cisterna » e in altro atto dell' 8 giugno stesso anno, si ha il proclama per la vendita al miglior offerente » *vacui positi et exicati prope pontem Cataneorum viz circa cisternam in eo vacuo positam.* Arch. civ., *Atti, 1512-17,* N. 7 e 12). Detta cisterna venne pure espurgata nel giugno del 1582 e nel marzo del 1748. (Arch. civ., *Decreti, 1582,* 23 maggio e *Porto e Moli filza 1701-93,* N. 215.

([17]) *Annales, ad ann. Apud ecclesiam s. Marci, versus maris amplitudinem et meridiem, loco cuius Fontanella quondam erat nomen, et Bordigotum nostris temporibus nomen est, fuit parvus portus incoeptus* ecc.

([18]) Arch. civ., *Atti, 1570-71,* N. 1. Nel Manuale del 1575, sotto la data del 17 maggio si ha notata la spesa per la ricostruzione del pilastro cui era adesa detta Fontana, ed in quello del 1575, in data del 9 marzo è scritta la spesa per la diruzione della stessa, operata da maestro Andrea Ceresola.

([19]) Ivi, *Cart., 1471-72,* f. 26, 3 agosto 1471, e *Atti, 1518-25,* 16 marzo e *Cart., 1539,* f. 102. *Expense faciendi apotecam in loco ubi erat fons canonorum pontis clavari.*

([20]) L' opera dello Schiaffino consisteva in un putto in marmo raffigurante l'inverno. L' ufficio di San Giorgio concorreva nella spesa colla somma di L. 3000.

Barchile, nel dialetto *Barchî.* Fontana per lo più isolata, ed in marmo, sovente ornata di sculture. Il nome sembra essere di origine araba, sapendosi che *Bahr* in quella lingua significa acqua.

([21]) Ivi, *Decreti, 1577-78* e *Atti, 1581*, l. c. *Expense ducendi aquam Suxilie ad pontem mercature.* La doccia in marmo fu riattata nel 1591 e poi ancora nel 1611, onde condottare più copiose acque.

([22]) Arch. civ., *Decreti, 1646-49. Concessum ut deducere valeant portionem aquae fontis aquaesolae per canalia subterranea ad fontem nuper extructum super ponte Regali.*

Sopra la Fontana dell'Acquasola e presso al punto di derivazione si collocava una targhetta in marmo colle seguenti parole: *Ex permissione DD. Patrum Comunis.*

Contemporaneamente i Protettori di San Giorgio avevano fatta richiesta di poter derivare altra acqua dal pubblico Acquedotto, presso l'Ospedale degli incurabili, ma ciò venne negato loro, con rescritto del 15 febbraio stesso anno. (Arch. civ., *Decreti, 1646-49.*

([23]) Arch. civ., *Decreti, 1671-73*, 23 giugno 1673, e Ivi, *Pratiche pub., 1790-91*, N. 84, 9 luglio 1790, « Perizia dell'Arch. Claudio Storace, per i restauri da fare alla punta del Ponte reale, ov'è la vasca di marmo che dà l'acqua di San Giorgio a marinari » ecc.

([24]) Ivi, *Atti, 1518-25*, N. 215, 15 dicembre 1525: *maxima cum diligentia construi fecisse dictum fontem et in optimo statu reduxisse ad maximum ornamentum Comunis et civitatis....*

([25]) Le note *selle comunes pontis calvorum* ricordate già per certi ristauri fatti nel 1380 (Arch. di Stato, *Cart. Salvatorum portus et moduli*, f. 216), e in altri documenti chiamate *selle seu celle seu latrinas ubi expurgantur corpora humana.*

Ebbero riparazioni nel 1439, 1451 e 1456. (Arch. civ., *Cart., 1439-40*, f. 36, e *Ib. 1451*, f. 141 e 157 e *Ib. 1456*, f. 71 e 109). Demolite da certo Baccano nel 1464, allorchè Galeazzo da Campofregoso si era afforzato alla Porta dei Vacca (Ivi, *Atti, 1432-68*, N. 129, 14 gennaio 1465, testimonianza di Sireto della Valle, e Podestà, *L'Acquedotto di Genova*, p. 18), vennero ricostruite non molto discosto ed in muratura. Racconciate nel 1571 e nel 1580, furono nuovamente mutate di posto nel 1591, allorchè ampliato il Ponte, i proprietarî e gli abitanti delle case vicine con supplica del 15 marzo domandavano fossero trasferite altrove, a causa del fetore che tramandavano (Ivi, *Man., 1571*, 31 aprile, 3 e 4 maggio *Decreti* ecc. *1580-82*, 17 ottobre 1580, e *Ib. 1591-94*, 15 marzo e 7 giugno 1591). Infatti in data del 22 agosto 1611 e in atto d'affitto di certo spazio posto al Ponte dei Calvi, ne abbiamo i nuovi confini *ab angulo ripe usque ad viam*

qua itur ad loca pubblica latrinarum vulgo le selle (Ivi, *Pratiche pub.*, *1601-15*, N. 413). Ricostruite nel 1626 da maestro Bernardo Cantone, perchè asportate dal mare, rifatte del 1641, vennero di nuovo mutate di posto nel 1691, dal magistrato di guerra (Ivi, *Decreti* ecc., *1625-27*, 12 luglio 1627 *pro latrinis ad fontem Calvorum extructis superiori anno*, e *Man.*, *1641*, 19 ottobre, e *Decreti*, *1686-96*, 27 agosto 1691).

Altre selle pubbliche erano sul molo presso la Loggetta, al Ponte de Cattanei, ed a quelli dei Chiavari, dei legni, poi della mercanzia e degli Spinola, e presso alla Zecca ed alla Darsina.

Come si vede i Ponti del Porto, oltrecchè delle opportune fontane pubbliche ad uso delle navi, delle ciurme e della gente da lavoro, erano pur muniti delle necessarie comodità, evitando così che venissero inquinate le vicinanze del Porto.

([26]) Arch. civ., *Atti, 1432 68*, N. 1, 13 febbraio 1465, e *Man.*, *1558*, 8 agosto, e *Decreti*, *1580-82*, e *Atti*, *1579-580*, N. 122, e *Ib. 1589*, N. 1(8, e *Decreti*, *1589*. *Attenta commoditate alterius vasis ab aqua ad pontem calvorum mandaverunt evelli cannonum foncti sancti marcellini rimasque in eo existentes omnino claudi et obturari....*

([27]) Arch. civ., *Man.*, *1583*, e *Cart.*, *1584* e *1585*. Non già le acque (come è scritto nella Illustrazione dello Statuto dei Padri del Comune a pag. XVIII) del leggendario pozzo dal quale il Beato Siro scacciava il basilisco. Pozzo esistente tuttavia, ma al lato sinistro della chiesa e non di contro alla porta maggiore della stessa, e tanto meno nel chiostro. Venne chiuso nel 1575, e cinque anni dopo si apponeva ivi presso una lapide, così dicente: *Hic est puteus ille ex quo Beatissimus Syrus episcopus quondam Januensis extrasit dirum serpentem nomine baxiliscum. MCCCCCLXXX.*

([28]) Frattanto con decreto del 16 ottobre 1606 il Magistrato deputava G. B. Invrea e Nicolò Gentile *ad inquirendum aquas* nella regione di Vallechiara e circostanze, per condottarle al detto Ponte (Arch. civ., *Decreti*, *1606-607*).

([29]) Circa la costruzione della cinta murale civica del 1155, vedi F. Podestà, *Il Colle di S. Andrea in Genova e le regioni circostanti*. In atti Soc. Lig. di Storia Patria, vol. XXXIII p. 190.

([30]) Pand. Richeriane. Indice del Fogliazzo I e II, f. 349 *verso*: *conveniunt quod aqua decurrens per conductum muri civitatis..... discendat..... et quod fiat in illo loco pilastrum concavum cum concha vel pluribus conchis ad recipiendum illam aquam.....* e Podestà F., *L' Acquedotto di Genova*, p. 11.

(31) Arch. civ., *Atti, 1778-79,* N. 150 e 151, e Ivi, *Man., 1683-86,* 22 febbraio 1783.

Dette fontane o truogoli occupavano lo spazio delle tre botteghe sotto il palazzo Serra segnate oggidì coi numeri 13, 15 e 17.

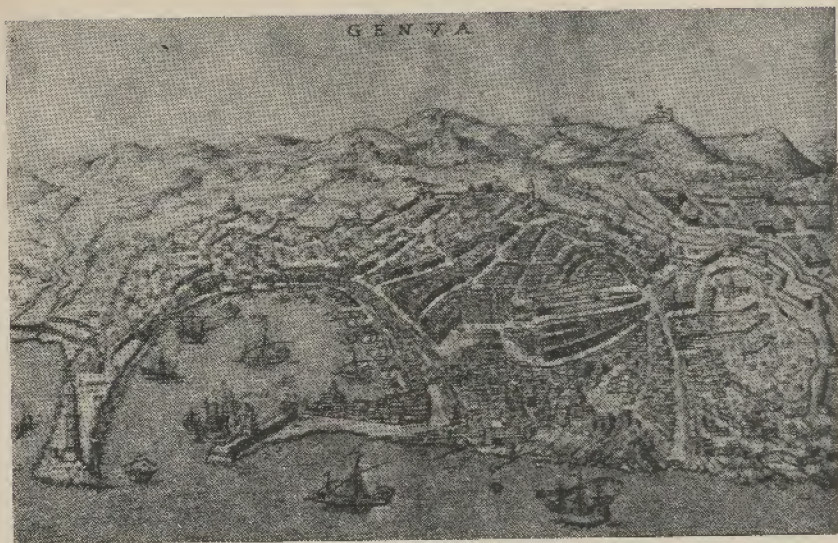
(32) Di questa chiesuola, della quale durante la demolizione fattane per la apertura della strada Carlo Alberto, venne alla luce un artistico scurolo, non rimane più traccia, nè alcun avanzo di costruzione ed ornamento.

(33) Statuto dei Padri del Comune, p. 169, *possendi se accomodare pro quondam suo edifficio facto in contracta porte Vacharum super illo Comunis ex aqua publici aqueductus que cadit a ravezia Darsine in trogium sub dicta ravezia et deinde defluit et decurrit in dicto suo edifficio.*

(34) Arch. civ., *Pratiche pub., 1738-45*, N. 5, e *Man., 1762-63*, 7 maggio 1763; e Ivi, *Atti, 1610*, N. 106.

In tempi più vicini porzione di questa acqua venne destinata ad uso esclusivo delle navi, portandola a sboccare sotto il molino della Darsina nel luogo detto la spiaggetta, ove tuttodì si versa in mare. Di ciò fa già menzione una lettera del 15 settembre 1755, del comandante di 30 navi olandesi, colla quale ringraziando il governo per la concessione datagli di provvedersi d'acqua a San Siro, espone non esser questa sufficiente, e gli viene assegnato detto luogo per attingerla (Arch. civ., *Pratiche pub., 1751-55*, N. 128).

(35) Dal detto Annalista s'impara inoltre che le maggiori tre sorgenti in città erano « Le Fontane Morose, quella di Rivo Torbido e Le Pozzare », le quali sebben sempre copiose più d'ogni altra, disseccarono però anch'esse durante la straordinaria siccità occorsa nell'anno 1428. Le « Pozzare » come si sa, sgorgavano inferiormente alla chiesa di San Francesco di Castelletto.

(36) Al primo dei due serviva di conca un antico sarcofago romano in marmo bianco.

Genova - Fine del Secolo XVI

CAPITOLO V

Il Molo vecchio.[1]

La storia del Molo che diciamo « vecchio » è, come ben si comprende, interamente collegata a quella del Porto; imperocchè come il primo fu parte costituente del secondo, così il Porto fu parte risultante del primo. Proprio era pertanto il nome di « Salvatori del Porto e del Molo » che da tempo a noi ignoto venne attribuito ai componenti il Magistrato che vegliava alla conservazione e miglioramento dell' uno e dell' altro.

Dirò quindi ora soltanto del Molo, e svolgerò in altro capitolo la storia del Porto.

Di qual anno si ponesse mano alla costruzione di un Molo a rifugio delle navi ed in accrescimento del Porto naturale, che spaziava a ridosso della piccola penisola detta quindi appunto del Molo, cominciato che fuvvi questo, non è cenno alcuno nelle cronache nostrane. Soltanto è noto che intorno al 1133 si istituivano legati per la sua conservazione e che nell'anno appresso i consoli Lanfranco Vetulo, Oberto Torre ed Ottone Canella statuivano qualmente ogni genovese che approdava qui provenendo dall'alto mare, *de pelago*, allo scopo di mercanteggiarvi, pagasse soldi dodici per l'opera del Molo, navigasse egli in qualità di soprassagliente od alla parte, eccetto i fanciulli che non fossero alla parte. Che, inoltre, quanti provenissero dall'isola di Sardegna con carico di sale dovessero il tributo di una mina di tal merce, e ne consegnassero un solo quartino quelli provenienti dalla Provenza. Ciò fino a tanto che i Consoli in carica del Comune avessero deciso ed ordinato di lavorare all'opera anzidetta [2]. Vi si erano adunque iniziati e vi si continuavano lavori di prolungamento.

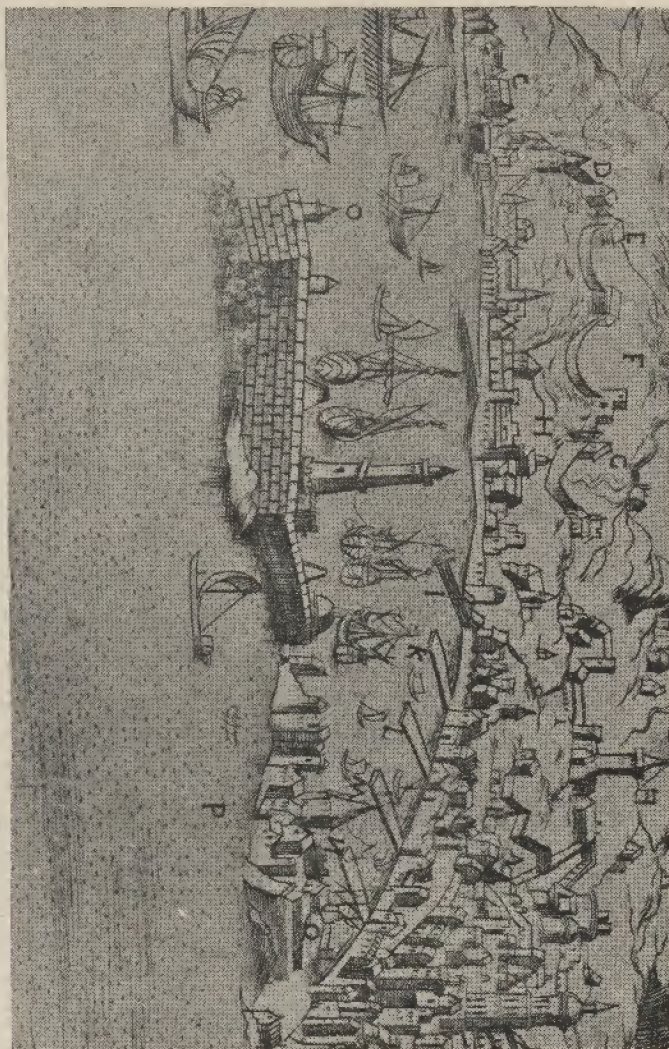
Cinque anni dopo, novelli decreti dei Consoli ordinavano che ogni grossa nave al suo ancorare in Porto pagasse soldi venti per l'opera del Molo, e che tutto il lido marino compreso nella giurisdizione vescovile di Genova fosse proprietà della chiesa di San Lorenzo e del Porto. Dal che tutto risulta l'esistenza di un Molo, e che si lavorava attorno ad esso ed al suo prolungamento.

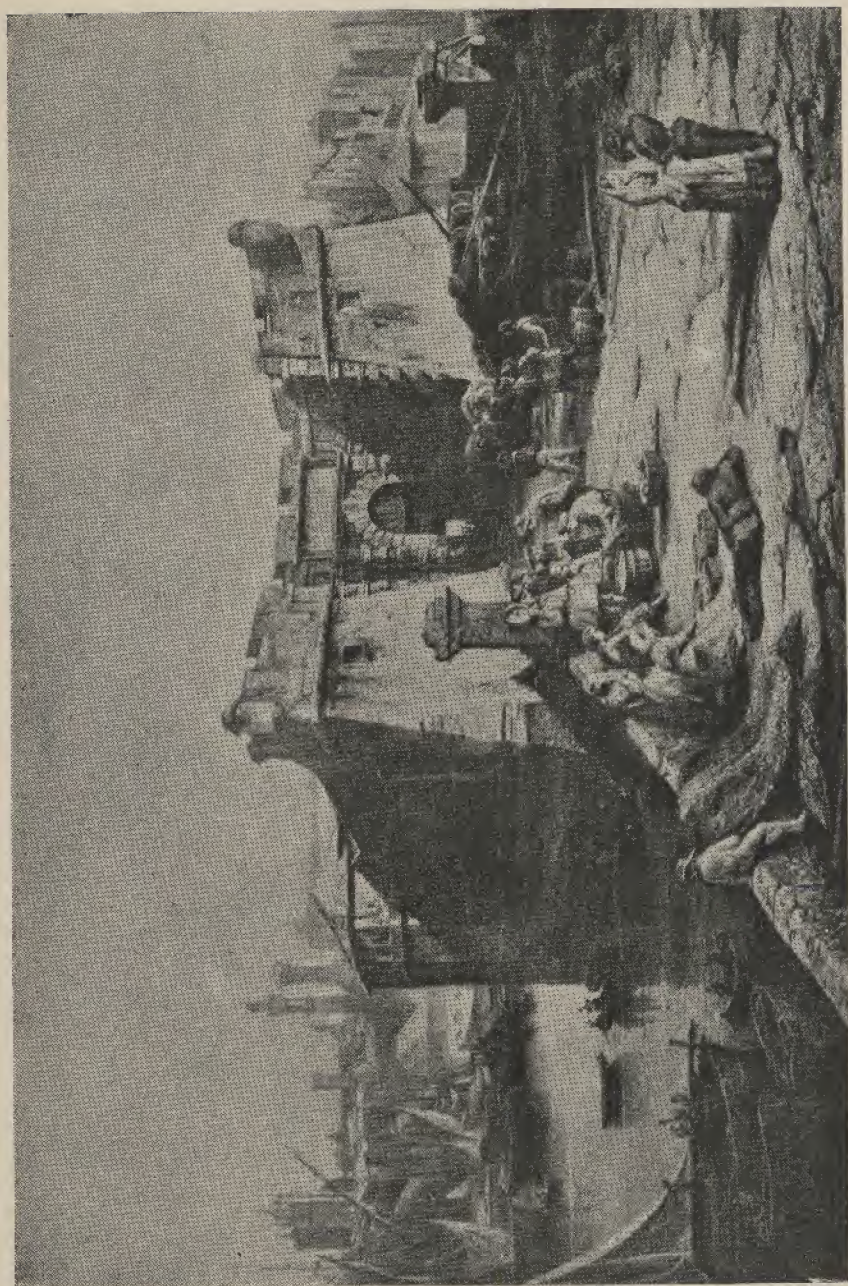
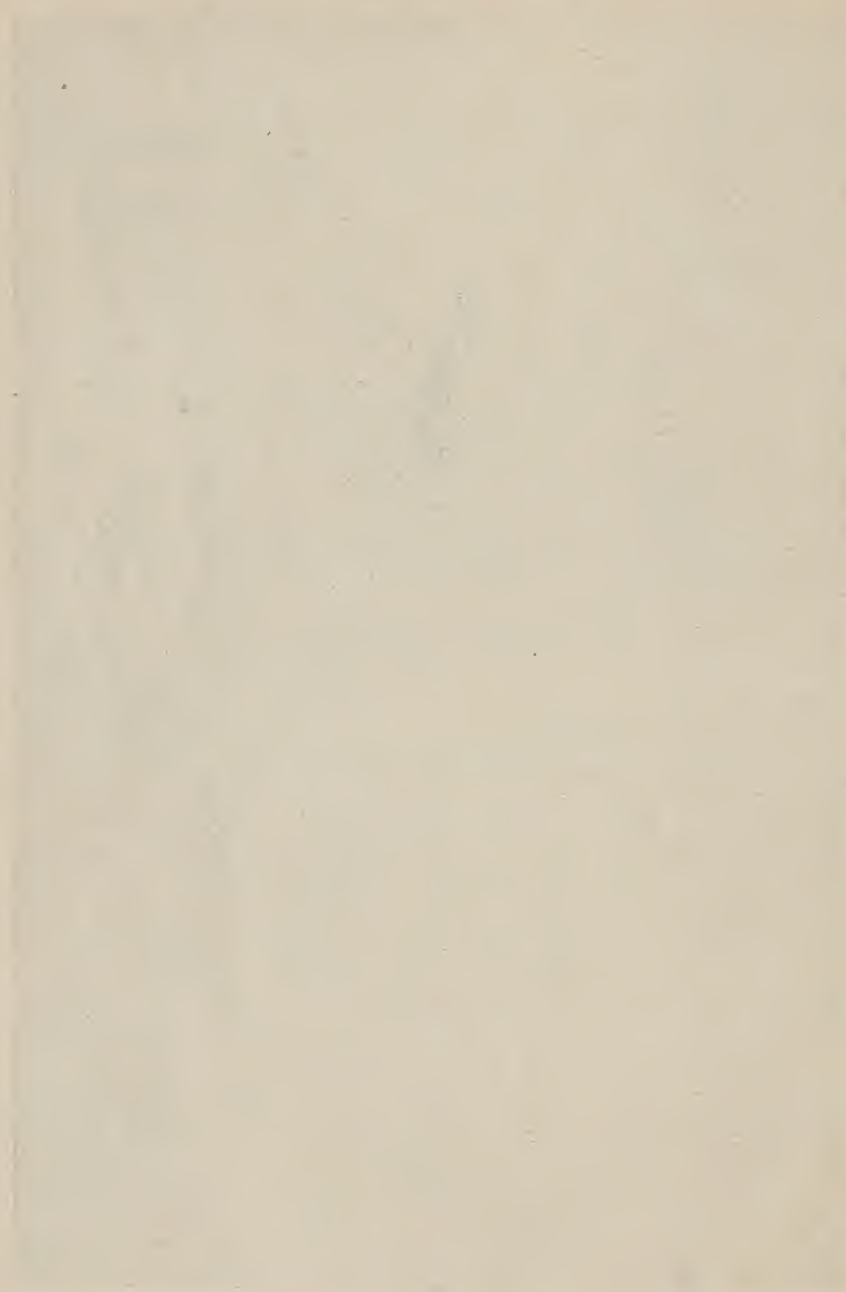
Sconquassato da una terribile tempesta di mare avvenuta nella notte del 16 dicembre 1245, si procedeva tosto a risarcirlo, dichiarandolo quindi, 1248, Opera Pia, epperciò coll'assegno di certi benefici, in quel modo istesso che i ponti sui torrenti e gli spedali [3]. Era questo il tratto di Molo che

Giorgio Stella menziona nei suoi Annali, quale parte delle costruzioni compiute nel 1251, laddove scrive: *Partium autem ipsius reliquarum structura antiquior, quae mihi constiterit, facta est anno nativitatis MCCLI.*

Nel 1257 ne è *minister et operarius*, che è a dire architetto, un fra Oliverio, monaco dell'Abbazia di S. Andrea di Sestri Ponente, dell'ordine cistercense; quello stesso che lavorava al palazzo di Guglielmo Boccanegra, capitano del popolo. Il quale frate addì 16 marzo 1257, ed in presenza del citato Boccanegra, comprava da Guglielmo Alfachino una terra rupestre e petrosa posta in Carignano e confinante col mare, onde ridurla a lapidicina per l'anzidetta costruzione.

Non molto tempo dopo, 13 gennaio 1260, l'Oliverio ottiene allo stesso scopo di poter cavare ed asportare pietre dalle possessioni di Oberto Polpo de Mari, poste in Albaro presso al lido del mare. E tra le condizioni circa la estrazione delle pietre e il loro prezzo per ogni *caravellata* che ne avrebbe condotto via, restava statuito che un tal privilegio doveva durare anche per gli *operarî* ossia architetti che in esso lavoro fossero succeduti al ridetto Oliverio. Quindi nel maggio successivo Bovarello de Grimaldi gli dona, per valersene al medesimo effetto, una terra posta in Carignano, ed Alda di Levanto, altra terra posta pure in Albaro ([4]). Continuò l'opera intrapresa dall'Oliverio un fra Filippo, anch'esso dell'abbazia di S. Andrea di Sestri, e gli succedeva quindi nell'incarico Marino Boccanegra, fratello al già menzionato Guglielmo, il Capitano del popolo, che, sbalzato dal potere nel maggio del 1262 e rifugiatosi ad Aigues Mortes in Provenza, operava alle mura civiche di quella città e ad altre costruzioni militari, dimostrandosi così anch'egli valentissimo nell'arte dell'ingegneria ([5]).

Il Molo - Secolo XVI

Molo Vecchio.

Il Marino, sembra ponesse mano all'opera del nostro Molo nel 1283, un decennio circa cioè dopo la morte del fratello Guglielmo. L'anonimo poeta genovese ci avvisa di questi lavori, laddove dicendo del Porto, così scrive:

Porta del Molo Vecchio - Secolo XIX

« *li nostri antigi* (antichi) *e chi som aor*
g an faito e fan un tar lavor,
per maraveia ver se sor,
e si fi apellao lo moor (molo) ».

Il lavoro, infatti, procedeva in modo lento, sia perchè solo tanto se ne fosse ordinato, o venisse interrotto, e nel 1295 si murava una lapide in capo del Molo stesso e del tratto allora costruito, così dicente:

MCCLXXXXV IN POTESTATIA DOMINI CAVALCABOVIS DE MEDICIS CIVIS PAPIE DOMINO TAJONO DE VILA CIVE MEDIOLANENSE EXISTENTE CAPITANEO JANUE, MARINO BUCCANIGRA OPERARIO PORTUS ET MODULI FACTUM FUIT HOC OPUS. Che è a dire: Nel 1295, durante la podesteria di Cavalcabò de' Medici, cittadino di Pavia, ed essendo capitano della città Tajone di Villa, milanese, fu fatta quest' opera da Marino Boccanegra, architetto del Porto e del Molo. Questa lapide è ora murata nel portico del Palazzo Bianco.

Un' altra epigrafe di quattro anni dopo, murata allora nel Molo stesso, ci annunzia il proseguirsi dei lavori, di questo modo:

MCCXCIX IN POTESTACIA DOMINI ALBERTI DE PORTA, LAUDENSIS CIVIS PAPIE ET HONORABILIUM CONRADI SPINULE ET LAMBA AURIE CAPITANEORUM COMMUNIS JANUE MARINUS BUCCANIGRA OPERARIUS PORTUS ET MODULI FECIT FIERI HOC OPUS.

Anche questa lapide è ora murata nel portico del Palazzo Bianco.

Senonchè tenuto conto del fatto che il Cavalcabò de Medici coprì la carica di podestà anche nel 1280, siccome leggesi in Jacopo D' Oria, e il non sapere inoltre la qualità dei lavori operati dal predetto Marino, ci fa sospettare che complesso dei medesimi fossero i cento e quindici cubiti in lunghezza di

Molo che lo Stella ed il Giustiniani riferiscono costruiti nell' anno 1300 ([6]). Se consideriamo infatti che un tale prolungamento corrisponde a metri 85,560 è d' uopo convenire che coi mezzi d' allora sarebbe stata oltremodo meravigliosa la prestezza con che si era effettuato cotanto lavoro. Nel qual concetto ci aiuta il citato Stella, laddove scrive: *Cuiusmodi hoc etiam anno (MCCC) fuit pars una completa.* E il lavoro continuava ancora nei due anni successivi, essendo podestà del comune Angelo di Pietramala, aretino, e sempre sotto la direzione del Boccanegra ([7]).

Correndo il 1328, scrisse il citato Giustiniani, « fu tirata la fabbrica del Molo insino alla Loggia che è dirimpetto alla torre ». Lavoro questo eseguito per ordine della fazione guelfa e durante il quale, 1326, fu collocato eziandio sulla torre stessa un più grosso fanale: *laterna magna,* ad uso dei naviganti ([8]). Che infatti già vi esistesse in tempi anteriori un fanale a tale uso, oltrecchè altri documenti che avremo a citare, lo comprova un atto di procura sottoscritto: *ad modulum prope laternam* da Brancaleone Doria e Costanza, sua moglie, il 10 maggio 1315.

Dal 1328 insino alla metà circa del secolo XV, le notizie sul nostro Molo non si incontrano che a larghi intervalli e di poco interesse. Sono infatti lavori di riparazione al massiccio e più specialmente di aggiunte alla scogliera, i cui massi più superficiali, travolti dalle ondate del mare nei tempi procellosi, rotolavano al fondo. È quindi un quasi continuo aumento della stessa che si fa negli anni 1340, 1342, 1350, 1351, 1363, 1371, 1374, 1379, 1380, 1416, 1428, 1429, 1440 e 1452 e specialmente nel 1460, durante il quale si accresceva eziandio il massiccio, traendo le pietre dalle rupi a mare di Carignano, di Albaro, di Sestri e di Sturla ([9]).

A prolungare nuovamente il Molo si ripensò nel 1461; sul cominciare del qual anno, si deliberava in pubblica assemblea

di addivenire ad un tal lavoro, deputando a ciò Lodisio Doria, Meliaduce Salvago, Gerolamo Savignone ed Antonio Navone, affinchè assieme ai Padri del Comune provvedessero il denaro necessario, e nel mentre stesso, 9 gennaio, davano fuori il proclama per l'appalto del lavoro ([10]). Se si ponesse realmente mano a questo e quanto se ne eseguisse non è noto, mancando i Cartularî della Masseria a cominciare da quello dell'anno precitato insino al 1470; eppertanto un decennio intero di notizie perdute.

Altre carte però ci dicono che durante il 1461 aveva cura del prolungamento Antonio di Benedetto, siccome impariamo dalla richiesta ch'egli sporse al Governo per essere esonerato dalla carica di podestà di Voltri, cui era stato eletto, adducendo la ragione nell'incarico che già rivestiva. Infatti pel 1465 risulta che si erano effettuate riparazioni, lavorando ad esse una dozzina di maestri d'Antelamo e piccapietra, e che contemporaneamente si aggiungevano nuovi massi alla scogliera ([11]).

Da un rescritto del Duca Francesco Sforza di Milano, sotto la cui signoria stava allora il Comune di Genova, e datato del primo di febbraio 1466, impariamo che il nostro Porto era di quel tempo oltremodo scarso di fondo, sì che poche navi bastavano per occuparne la parte utile, e queste, durante le procelle, correvano maggior rischio di naufragio che se fossero in alto mare. Il perchè, sollecitato il Duca di voler riparare a tanto danno, decretava che oltre al volontario contributo dei cittadini, dovessero concorrere nella spesa necessaria anche gli abitanti delle Valli e delle Riviere. I quali ultimi vivendo appunto della navigazione e traendone lucro, era perciò giusto contribuissero pur essi nelle spese.

Ordinava quindi che tutti quanti gli uomini, dalla età di venti sino a sessant'anni che abitavano tra Corvo e Monaco e dall'Appennino al mare, dovessero contribuire annualmente all'opera con una giornata ciascuno di lavoro, ovvero colla

somma di soldi cinque. Ugualmente poi gli aventi navi, e residenti entro i detti confini, dovessero prestarsi con esse per una giornata al trasporto delle pietre necessarie. Ad aver prontamente le quali addì 14 marzo successivo i Salvatori del Porto e del Molo, convenivano con i maestri Paolo di Ablae, Giuliano da Bissone e Gio. e Filippo da Gandria, che si obbligavano di fornirle consegnandone la quantità pattuita al lido del mare e non più lontano dal Promontorio e dalla villa di Quarto, contro la somma di lire ventuna e mezza ogni cannella.

Migliori notizie ci reca il resoconto di una adunanza indetta a tale scopo il 17 novembre 1466, ed alla quale intervenivano il vice governatore del Duca Galeazzo, il Consiglio degli Anziani, l'Ufficio di S. Giorgio, i Consoli delle arti e circa trecento cittadini. Dinnanzi ad essi Simon di Negrone esponeva l'estrema necessità di migliorare ed assicurare il Porto, mercè il prolungamento del Molo, lavoro che per giudizio suo e di uomini periti nell'arte marittima da lui consultati, potevasi fare con minor spesa di quello che avevano fatto ne' tempi andati proponeva se ne deliberasse la esecuzione. Riferiva pure che in conseguenza di ciò si erano eletti Meliaduce Salvago, Antonio Cassana, Paolo D'Oria e Antonio Giustiniani perchè studiassero intorno al modo di aver denari e di effettuarne la costruzione; e come già si fosse convenuto nella deliberazione di imporre una tassa sui cittadini e sulle navi tutte, sì nostrane che straniere.

Quanto al lavoro si proponeva di accrescere nel primo anno trenta goa di manufatto e in quel punto dove già era pronta la scogliera, formandone contemporaneamente altrettanta di nuova, e procedere così di anno in anno, finchè il Molo avesse sufficiente lunghezza per riparare le navi ancorate nel Porto.

Colla primavera del nuovo anno si poneva infatti mano al lavoro della scogliera, perseverando nello stesso anche negli anni successivi, proibendo il rompere ed asportar pietre dal

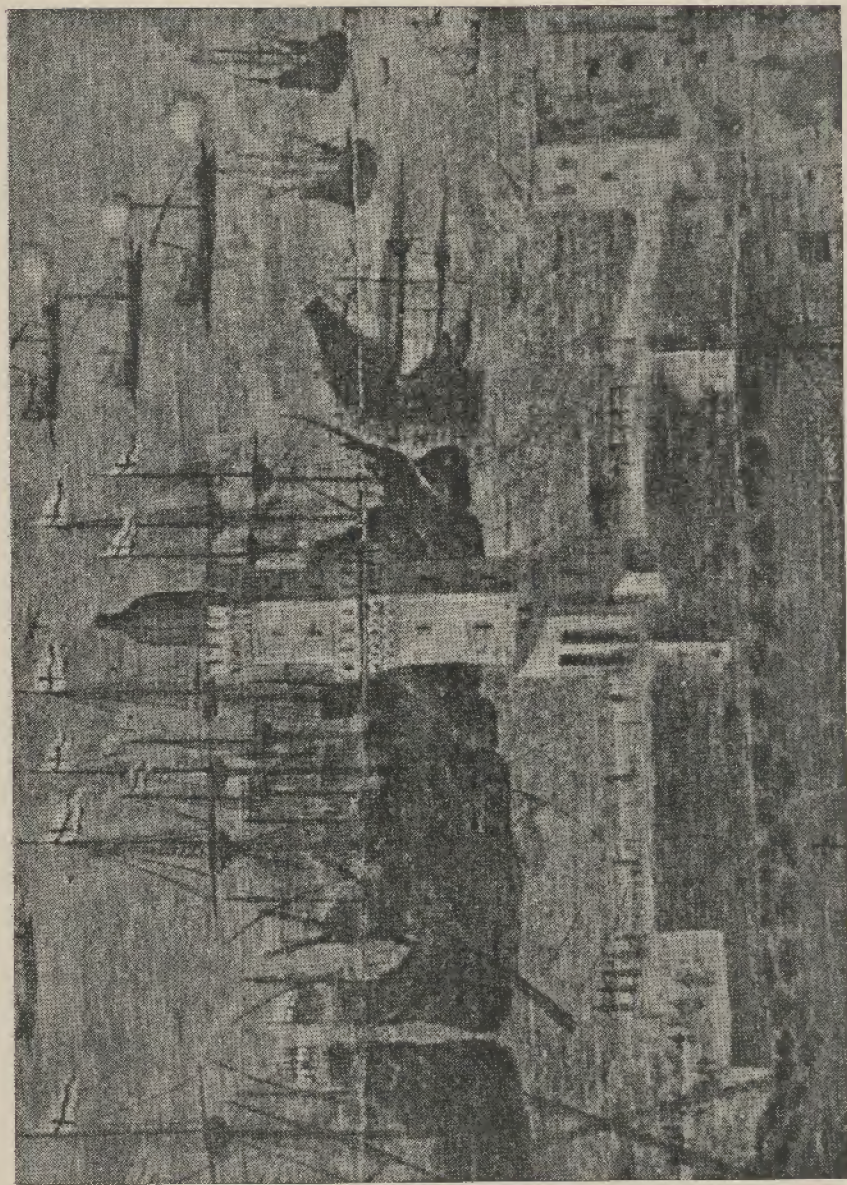
lido del mare, fino a che non fosse compiuta la detta fabbrica, e invitando i padroni di barche a recarne sul lavoro, contro promessa del pagamento del costo e del nolo. A provvedere le pietre riquadrate per il massiccio, il Negrone contrattava con Leone, Giovanni e Guglielmo da Bissone e Gio. Lanzo da Lanzo de Canevali e altro Gio. da Lanzo, maestri d'Antelamo, che si obbligavano di cavarle dalle falde di Capodimonte (Portofino) tra Camogli e la chiesa di S. Nicolò. In pari tempo, 25 maggio 1469, si inculcava alle autorità delle due Riviere di far ubbidire alla legge che obbligava i testatori a legare soldi cinque all'opera del Molo, e, 14 luglio, si imponeva ad ogni abitante delle ridette Riviere la tassa di soldi dieci per ogni individuo dell'età da diciassette fino a settanta anni, decretata già nel 17 novembre 1466. E perchè il denaro non bastava si istituiva pure un'imposta di soldi tre sopra ogni lira di fuocatico.

Così procedevano le cose, quando sul cadere del 1470 giungeva in Genova Anastasio Alessandrano da Messina, la cui fama ne' lavori marittimi operati altrove era pervenuta anche tra noi. Che anzi già tre anni prima, Simon Negrone lo aveva ricercato della sua opera per il prolungamento del Molo. Il che apprendiamo da due lettere dell'Anastasio, l'una in data del 29 giugno 1467, scritta da Napoli, e l'altra del 15 ottobre stesso anno, scritta da Salerno. Accennava colla prima a cagioni finanziarie che avevano impedita la sua partenza per venire a disegnare e dirigere il lavoro del nostro Molo, ringraziando e dicendosi riconoscente per averlo scelto a tant'opera. Coll'altra lettera scusavasi del ritardo, adducendo che aveva dovuto per ordine del suo Re dar principio a lavori del porto di Amalfi. Che infine, essendo questi ben avviati, sarebbe, dopo aver dato assetto a cose di famiglia, venuto tosto a Genova, dove invece, non lo vediamo giungere che tre anni dopo. Comunque, arrivato che fu qui sulle istanze

del Negrone, i Padri del Comune proponevano di trattenerlo onde valersene non soltanto per l'opera del Molo, ma eziandio per i lavori della Darsena. Annuiva il Governo, e addì 26 ottobre concedeva ai medesimi facoltà di trattare col detto Anastasio, associando loro Melchiorre D'Oria, Luchino de Marini, Gerolamo Savignone e Pietro Bonfiglio. E il patto fu che l'Anastasio si fermasse qui per due anni, assegnandogli a tale effetto uno stipendio di lire 200 a 250 per ciascun anno.

Il 14 novembre successivo l'Anastasio si obbligava di consegnare e scaricare alla scogliera del Molo e durante l'estate del 1471, quella quantità di massi o pietre che gli avrebbero indicati i detti Padri del Comune, contro il prezzo di scudi sette d'oro per ogni pontonata, e semprechè il peso d'ogni masso non fosse inferiore a 25 cantara.

Il lavoro venne tosto intrapreso con somma alacrità, coll'esordire dell'anno successivo, siccome ne fa fede il grande numero di operai manovali (*ficoni* o *figoni* come allora dicevansi) posti a cavar pietre specialmente dai capi di Albaro; per caricar le quali nei pontoni che dovevano traghettarle sul posto, l'Anastasio gettava un ponte ligneo presso la foce del Bisagno, deviando le acque di questo più ad occidente e servendosi di apposite *lese* (tregge) per trainare le pietre dalle cave al ponte predetto.

Senonchè mentre dal decreto del 26 ottobre anzicitato sembrava che l'Anastasio si sarebbe fermato tra noi almeno per lo spazio di due anni, affine di dar assetto non solo al Molo, ma eziandio per operare l'evacuazione del Porto e della Darsena vecchia, ecco che col giungere dell'autunno, smesso il lavoro per cagione dei cattivi tempi, addì 2 dicembre « si dichiara che la somma di lire duecentodieci e soldi quindici da esso maestro percepita si computasse qual premio e mercede della di lui opera e fatica *in accrescenda scopularia*

Molo e Torre dei Greci · Secolo XV

molis » ([12]). Null' altro infatti egli aveva operato, siccome vedremo in appresso.

In conferma di ciò sta il fatto che il lavoro iniziato dall' Anastasio procedeva non meno alacremente negli anni appresso, siccome ne fa fede l' affaticarsi di sempre numerosi *figoni* a cavar pietre dai capi delle ridenti colline di Albaro e peculiarmente da quello di S. Giuliano, ove a tale effetto si dirupava gran parte della villa del notaro Giovanni di Voltaggio. Nel mentre stesso i padroni delle barche e navigli della portata superiore alle venticinque mine e non aventi gabbia, venivano obbligati ad imbarcare e condurre un carico di pietre sul luogo della lavorazione, oppure a pagare una somma equivalente.

Colla primavera del 1473 si era infatti già posto mano al lavoro del massiccio, ossia Molo, siccome risulta da un proclama di Giovanni de Scipiono, vice-governatore e degli ufficiali deputati a siffatto lavoro. Compiuto il quale nell' anno appresso, vi si poneva lapide a ricordo dell' opera fatta, con i seguenti distici:

QUINDENIS QUATUOR EST CUBITIS RADICITUS AUCTUM
HOC QUOD OPUS IUNCTIS CUM DECIES DECIES
CURA HOC VESTRA DEDIT PATRES COMMUNIS HABEMUS
TUTE UBI SINT LIBICO VEL QUATIENTE RATES
NEC SATIS EX MERITO VESTRUM CELEBREMUS HONOREM
SI NON PERPETUO NOMINE NOTUS ERIT.
IPSE SENES GRIMALDE PRIOR BABILANE SEDEBAS
SUBSEQUITUR PAULI IUDICIS INDE LOCUS
POST SIMON NIGRONE TUUS VINELLUS ET IPSE
BAPTISTA ETATIS ORDINE QUARTUS ERAT
EXEMPLUM VOBIS QUAM PRIMUM HINC SUMITE CIVES
UTILITAS OPERIS QUANTA SIT IPSA PATET.
ANNO MCCCCLXXIIII ([13]).

Dal contenuto di questa lapide, oltre la misura del nuovo prolungamento, impariamo altresì che erano deputati a ciò Babilano Grimaldo, priore, Paolo Giudice, Simone Negrone e Battista Vinello, e che in grazia del lavoro nuovamente fatto le navi ancorate in Porto erano più sicure dal libico vento.

Il nessun accenno poi che si ha in questa lapide dell'Anastasio Alessandrano, è novella conferma che egli non operava punto al prolungamento del Molo ossia del massiccio. Impeperocchè era sempre stata consuetudine di scrivere nelle lapidi commemorative di un'opera, il nome di colui che l'aveva disegnata o fatta.

Negli anni successivi si continua nonpertanto ad aumentare ed a riparare la scogliera, cavando le pietre dai citati capi di Albaro ed anche da quello di Carignano, come si era stabilito con decreto del 3 dicembre 1476. Ben duemilaottocento e più sommarono le giornate dei cavatori, con una spesa di L. 695, 4 soldi e 10 denari [14].

Nel 1484 si ripensa ad una nuova aggiunta per un tratto di 25 in 30 goa, con relativa scogliera, siccome anche alle riparazioni del massiccio, rotto in più parti, e così dentro che fuori del Porto. E perchè non si avevano pietre a sufficienza per procedere nel lavoro, si ordinava ai padroni di barche delle due Riviere di portarne uno o due carichi ognuno. Due anni dopo si autorizzavano i Padri del Comune di acquistare allo stesso effetto la villa di Leonello Centurione, posta al Capo di Carignano e di cavarne altresì dai clivi di Albaro, abbattendo buon tratto della terra di Giorgio de Mari. Si costringevano infine i maestri muratori tutti della città e delle tre podesterie a fare ognuno una giornata di lavoro attorno al massiccio [15].

Nell'anno successivo, 15 gennaio 1487, troviamo i Padri del Comune a deputare G. B. Grimaldi, Melchiorre Negrone, Giovanni Garrone ed Antonio Sauli per trattare coi Protettori

del Banco di S. Giorgio allo scopo di ottenere nuovi fondi per riparare il Molo nei punti ove era guasto, e per demolire un tratto del sottosuolo, che nei tempi procellosi recava danno alle navi ancorate in Porto. Contemporaneamente si riforniva la scogliera di nuovi massi.

Da un' esposizione del 5 dicembre detto anno apprendiamo poi che a quell' ora già si era spesa la somma avuta e che i ridetti Padri del Comune abbisognavano di altri denari per addivenire ad un nuovo accrescimento ed alla riparazione e demolizione del tratto di sottosuolo spaziante dalla torre in su. Lavori che venivano effettuati in gran parte nel 1488.

Senonchè una forte tempesta di mare rovinava una parte del Molo nuovamente costruito, e danneggiava in più punti l' opera tutta; il perchè nel febbraio successivo i Padri del Comune ricorrevano per avere la somma necessaria che si prevedeva ammontare a diecimila lire incirca. Ricostruzioni, alzamenti e restauri che insieme a nuovi lavori di prolungamento, vediamo effettuati negli anni appresso e portati a compimento nel 1492, come ne avvertiva la qui sotto riferita inscrizione che, scolpita da maestro Michele d' Aira, veniva collocata in capo al Molo stesso [16]:

MCCCCLXXXXII

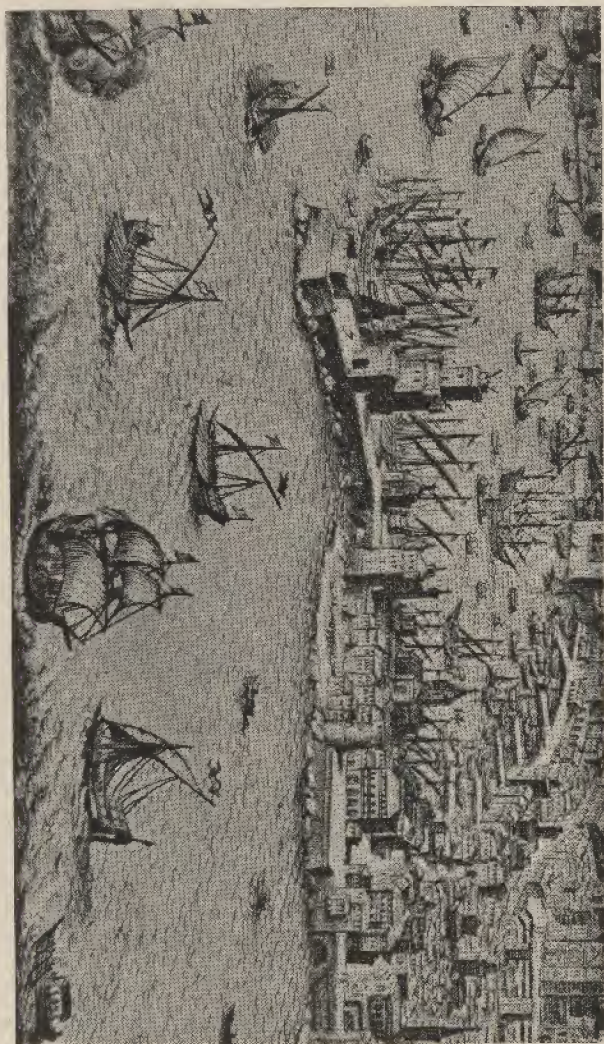
PRESENS AUGUMENTATIO MOLIS FACTA EST CUBITORUM TRIGINTA QUATUOR, ATQUE COMPLEMENTUM PARIETIS ET SOLI SIVE ASTRIGAMENTI MOLIS CUBITORUM VIGINTI QUATUOR, QUIA NONDUM PERFECTUM FUERAT OPUS ILLUD PER N. N. *(nobiles)* ET EGREGIOS VIROS JOANNEM PETRUM DE VIVALDIS, JOANNEM DE BRACELLIS, NEAPOLION LOMELLINUM ET PELEGRUM DE VILLA PATRES COMMUNIS JANUE.

Un'altra aggiunta, di cui non ci consta la misura, venne eseguita nel 1497, siccome apprendiamo da nota del 7 luglio, anno successivo, nella quale si legge esserne caduti palmi venti circa per impeto di mare. Rovina di che fa cenno pure il Giustiniani all'anno 1498, laddove appunto scrive: « Nel principio fu grande tempesta e procella marittima, e rovinò una parte del mole, qual si era fatta l'anno passato ». A siffatta ricostruzione ed al prolungamento insieme, lavorava maestro Martino da Gandria che fin dal 18 febbraio 1491 si era obbligato di provvedere le pietre scalpellate per il divisato ampliamento, ed aiutavanlo nel cavar le pietre, dalle rupi di Carignano e di Sturla, Antonio da Lugano, Bastiano da Carabio, Jacopo d'Aroza, e Maffeo da Migona, *massachani* (17). Novella aggiunta di venti cubiti dalla parte superiore e di altri venti a quella inferiore, così il Giustiniani, ebbe nel 1501; durante il qual anno, secondo il citato storico, furono riparate le fondamenta della parte già costruita che si univa al tratto nuovamente operato, e si preparò la scogliera necessaria ad un altro prolungamento. Nel febbraio del 1502 subì altri danni così nel massiccio come nella scogliera; quindi altre ricerche di denaro per eseguirne il risarcimento.

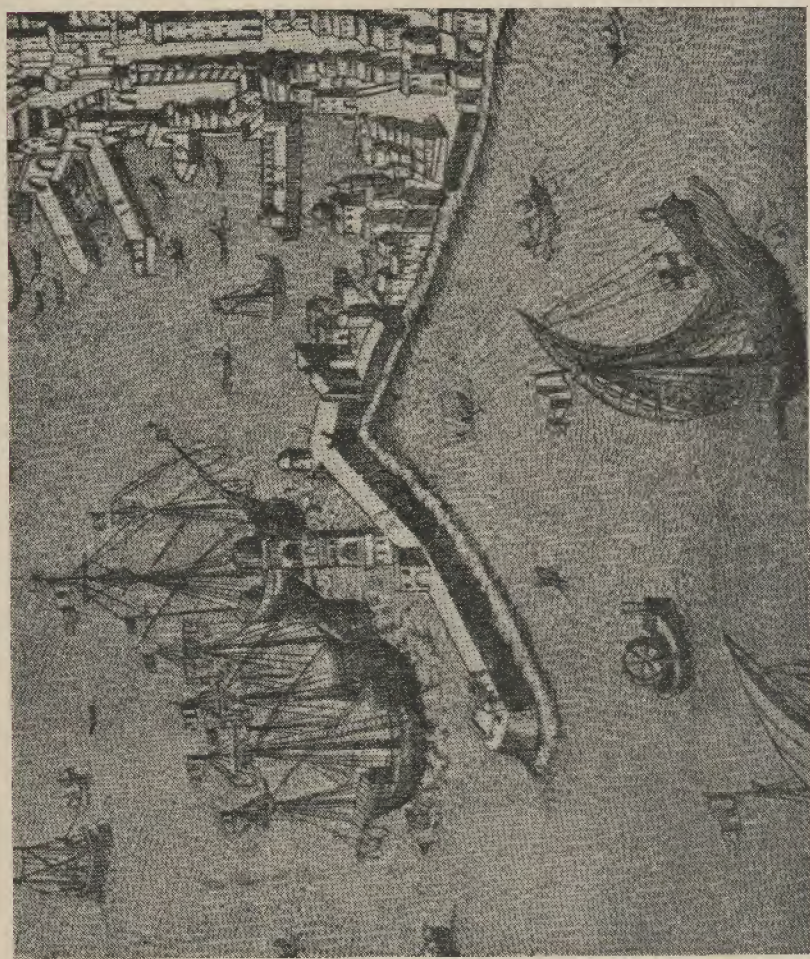
E poichè siamo al 1502 non dispiacerà al lettore di conoscere la descrizione che del nostro Molo faceva uno straniero; Jean d'Auton, che di quell'anno appunto accompagnò il Re Luigi XII di Francia nella sua venuta in Genova. Fu il giorno dopo del suo arrivo, narra il D'Auton, che il Re recossi sul Molo per vedere il Porto, e dopo aver visti i giuochi eseguiti dai marinai delle navi, soggiunge: « se mit à regarder le môle, qui est une chose bien digne de record. Et pour en faire quelque court décrit, continua il D'Auton, c'est une muraille assise en mer sur gros rochers, qui artificiellement sont jetés là dedans l'un sur l'aultre à pierre perdue, et tant, que, à l'endroit où la muraille est assise, y ceulx rochers surmontent

l'eau, qui en aucuns endroits a de profondité plus de cent pieds.... Laquelle muraille a d'epais et de largeur au bas quarante pas environ, de haulteur par sur l'eau quinze pieds ou plus. Le dessus de cette muraille est tout pavé à carreaux larges et bien unis. Et là dessus en plusieurs endroits sont hautes, grandes et grosses colonnes rondes de marbre, auxquelles sont attachés gros câbles e cordages, qui là tiennent les navires à ferme. Et prend celui môle commencement au défaut de maisons de la ville, entrant en mer, et tirant au travers, devers la tour de Codefa, distant d'un lieu à l'aultre la portée de trois jets d'ave, ou presque, et jà sont les deux parts ou plus de l'oeuvre parfaits. Et toujours y besognent, et feront, ce disent, jusques à ce que leur muraille soit si près de la tour de Codefa, que d'une chaîne de vingt toises long, puissent toucher de l'un à l'autre ». Il D'Auton descrive poi ancora la torre munita di fanale ed ergentesi a mezzo del Molo, che serviva a difesa del Porto, e durante la notte a « donner lumière et adresse aux navires qui veulent là approcher ».

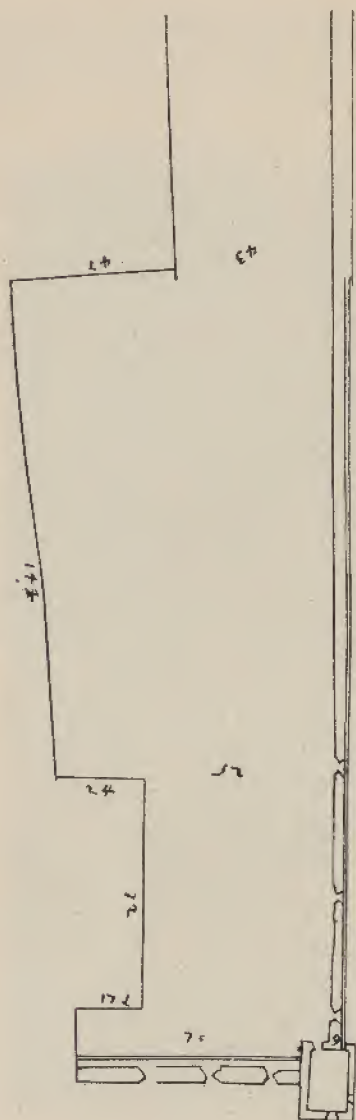
Torniamo ora a dire del restauro che si faceva al nostro Molo, in seguito ai danni da esso subiti nel febbraio di detto anno; restauro che quasi era compiuto in tutto, quando nel novembre successivo una nuova forte mareggiata ne rompeva ed asportava oltre ventitre goe, devastando eziandio la scogliera fatta poco prima. Nella primavera del 1503 si pon mano alle riparazioni, non senza provar nuovi danni per altra tempesta seguita nel marzo ed ai quali tosto si rimedia. Si intraprendono quindi lavori di prolungamento che durano ancora nell'anno successivo, mentre si continua poi interpolatamente l'aggiunta di massi alla scogliera; lavoro quest'ultimo che durò insino al 1509. Ce ne avverte il Giustiniani che accennando appena sotto quest'anno alla venuta in Genova dell'Alessandrano, scriveva di questo modo: « Furono Padri del

del Comune Gio. Ambrogio di Negrone, Sorleone Lomellino, Bernardo De Franchi e Battista Botto i quali condussero uno

Molo - Secolo XVI

architetto siciliano nominato Anastasio, per opera del quale con molto maggior facilità che non era consueto si poteva fabbricare il Molo. E si fece in capo di quello una scopulasia

di gran quantità ». A fornire di massi la scogliera si lavorò anche in appresso e specialmente dal 1512 al 1519, siccome ne accertano i cartularî di quel tempo.

Il Molo - Secolo XVI

Scompaginato e rotto in più punti durante la terribile tempesta avvenuta il 21 gennaio del 1531, siccome narra lo storico Casoni, è a credere che lo si riparasse prontamente, poichè nell' atto rogato il 2 maggio 1532 circa l' elargizione

Pianta della testata del Molo - 1625

fatta dalla Società della Carità e Benevolenza a beneficio del medesimo si legge soltanto che i Padri del Comune si proponevano di accrescerlo, e non si accenna punto alla necessità di risarcimenti per danni avvenuti di recente. Nel mentre stesso, ad aiutare l'impresa, la Società precitata faceva dono di Luoghi settantanove come da iscrizione murata allora nella Sala del Magistrato e così dicente :

D. O. M.

. . . . VIRI N. BAPTA LUMELINUS Q. STEPHANI SOLIDITATIS HIERONIMI AURIJ SOCIORUM CONIUNCTIONIS AC CARITATIS PRINCEPS PARIS GENTILIS QUESTOR BLASIUS AURIUS ET JACOBUS GRIMALDUS GEORGIJ UNA CUM CETERI EIUSDEM SOLIDITATIS SOCIJS LOCA LXVIIII ERARI DIVI GEORGIJ EX SCRIPTIS IPSIUS SOLIDITATIS IN TABELL..S CUM MULTORUM ANNORUM PRETERITORUM FUTURORUM PROVENTIBUS DUMTAXAT PRO MOLIS URBIS ACCESSIONE REIP. GENUEN. AEDILIBUS DONO DEDERUNT UT IN TABELL GREGORIJ SPINULE PITALUGE TABELIONIS ANNO SALUTIS EVANGELICE MDMY . . . . NONA MAY CONFECTIE VIDERE LICET. QUOD QUIDEM P CLARUM FACINUS OPTIMOS QUOSQ . . . . CIVES DE REPÚBLICA BENEMER . . . . . . CUPIENTES IMMITARI DECET.

Ma già un' altra lapide ricordante un cotal dono era stata murata non so se nel Molo stesso o nelle pareti della sede dei Padri del Comune, e forse sostituita poi dalla su riferita. Essa così diceva:

SOCIETAS HIERONIMI AURIJ ET SOCIORUM QUE CONIUNCTIONIS ET CHARITATIS APPELLATUR CUIUS PRINCIPEM QUEM PRIOREM VOCANT VIR N. BAPTA LOMELLINUS STEPHANI F., PARIS, GENTILIS MELCHIONIS F. QUESTOREM QUI MASSARIUS DICITUR AGEBANT ERARII DIVI GEORGII LOCA NOVEM SUPRA SEXAGINTA CUM MULTIS TUM PRESENTIS TUM FUTURIS PROVENTIBUS. IN LIBRO DICTI ERARII QUI S. INSCRIBITUR PRO MOLIS URBIS ACCESIONE REIP. GENUEN. EDILIBUS DONO DEDIT. TESTANTUR HOC GREGORII SPINULE PICCALUGE TABELIONIS CONSCRIPTE TABULE ANNO NATALIS CRISTI MDXXXII E IIII MAII. IMITARE LECTOR TAM PRECLARAM MUNIFICENTIAM SI CUPIS DE PATRIA BENEMERERI.

Detta lapide venne murata presso l' ultimo cancello del Molo, nel mese di agosto 1537, siccome risulta dalle spese occorse e notate nel Manuale di quell' anno sotto la data del 20 e 25 agosto. In oggi la si trova nel portico del Palazzo Bianco.

Comunque, addì 29 ottobre successivo si vieta, sotto pena non minore di fiorini dieci, il deporre e scaricare sul sottosuolo artiglierie, alberi, antenne, timoni ed ancore, affinchè non ne avvenissero danni allo stesso « conoscendo quanta sie la necessità che epso sotto mole stie integro cossì per beneficio di epso mole come etiandio per ornamento de la cita ». Frattanto dal 1532 al 1551, anno in che si ha un nuovo dono di cento luoghi (azioni nelle compere di S. Giorgio) per la manutenzione dello stesso, non vediamo lavorare che attorno alla scogliera, portandovi massi dalla cava di Carignano e dai Capi o rupi di Albaro [18]. Dai quali ultimi tante se ne erano cavate che i possidenti di quei dintorni, lamentavano

che ne fosse andata guasta la via lungo il lido « da Bocca d'aze a San Nazaro, dove prima comodamente se cavalchava ». E il lavoro di scavo, così in Albaro come in Carignano continuò ancora negli anni successivi, acquistando anzi a tale effetto la Villa di Battista Pallavicino in Albaro, al mare, e quella di Battista Lercaro Burrone al Capo di Carignano.

Quanto al massiccio, che come sappiamo dal Giustiniani, misurava di quel tempo, 1535, milleottocento palmi di canna, a cominciare dalla Porta nuova (civica) presso alla Loggetta dei Greci fino alla estremità sua, non lo si prolungava più che nel 1559, nel decorso del qual anno e nello spazio di settanta giorni veniva accresciuto di palmi ottantaquattro, essendo deputati a ciò Andrea Promontorio, Vincenzo di Negro e Gerolamo de Franchi. In ricordo di ciò si murava la lapide nel Molo stesso, così dicente:

MOLES SEPTUAGINTA DIEBUS QUATUOR ET OCTUAGINTA PALMIS AUCTA M. D. ANDREA PROMONTORIO Q. D. IO. B. VINCENTIO NIGRO Q. D. NIGRONI ET HIERONIMO DE FRANCHIS Q. D. PETRI BAPTISTE AEDILIBUS. ANNO D. MDLVIIII [19].

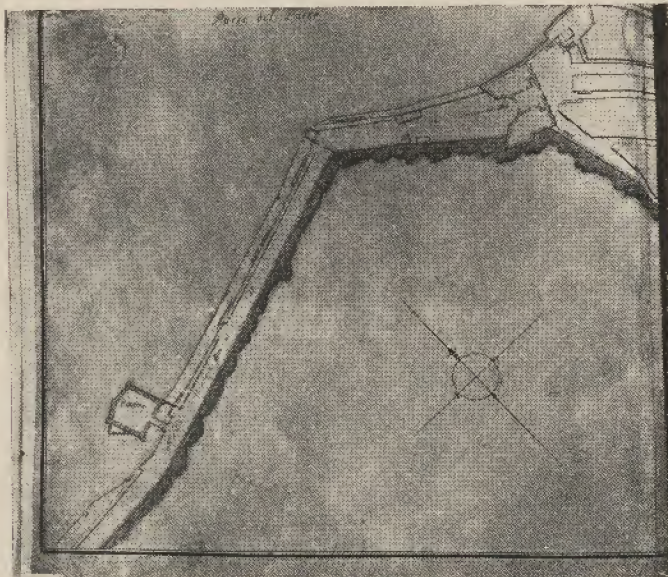
Nel successivo anno 1560, il lavoro segue ancora attivissimo così alla scogliera che al massiccio, e per la formazione del parapetto al nuovo tratto di Molo compiuto, siccome lo dimostrano le spese per operai e per materiali notate nel Manuale di detto anno. Altri lavori, e di restauro, vi si effettuano nel 1565 onde risarcire ai danni fattivi all'estremità, *in capite*, dalle violenti mareggiate avvenute nell'inverno anteriore. Quattro anni dopo, 1569, mentre si lavora con solerzia a rifornire largamente di massi la scogliera, si disegna un nuovo prolungamento del massiccio, al qual effetto il Magistrato si reca ripetutamente per mare intorno al Molo stesso scandagliando il fondo e studiando i modelli o disegni a tal uopo ordinati, un dei quali del maestro Antonio Roderio,

che non ebbe però l'approvazione di Gio. Andrea D'Oria, deputato alla cura del Porto. Nel frattempo si lavora sempre ad aumentare la scogliera in capo al Molo, a promuovere il che Benedetto Giustiniani Argiroffo con rogito del primo di giugno si obbliga di donare ai Padri del Comune lire duemilacinquecento, ove entro tre anni da quel giorno fossero state gettate cento pontonate di pietre nel punto anzidetto [20].

L'atto del Giustiniani giovò di esempio ad altri. Il 23 maggio 1572 si decretava di accrescere nuovamente il Molo, giacchè un cittadino che amava restare incognito aveva offerto per voce di Domenico D'Oria la somma di cinquantamila lire a tale scopo, dichiarandosi pronto a sborsarle non si tosto il Governo ne avesse deliberato altre centomila allo stesso effetto. L'atto generoso non doveva certo, come dice il decreto, andare a vuoto, eppertanto si concedevano le centomila lire per por mano al lavoro il più presto possibile, affidandone il carico a Gio. Francesco de Fornari e ad Ambrogio di Negro.

Tre anni dopo, 1575, 8 agosto, si dichiarava che procedere alla formazione della scogliera al Molo, equivaleva a riparare il Porto e il Molo, che è a dire: il denaro speso in essa risultava di benefizio a entrambi [21]. E attorno alla scogliera si lavora negli anni successivi. Questi ultimi lavori venivano eseguiti sotto la direzione di maestro Leone da Bissone, capo d'opera, coadiuvato in essi da maestro Giuliano, anch'egli da Bissone, siccome leggesi in atto di testimonianza fatta dal primo in favore del secondo [22].

Nel maggio 1582 i Padri del Comune, procedendo a ripetute visite del Molo, con loro relazione del 16 detto mese, riferivano aver riconosciuto in esso parecchie rotture fattevi dal mare « al di fuori verso levante dalla Torreta in mezo di esso sino alla capelleta verso il baluardo » [23]. Proponevano pertanto il risarcimento del massiccio e l'aggiunta di massi

alla scogliera; cavandoli dalle falde di Carignano e da quella di S. Vito, di S. Nazaro, di S. Giuliano e della Torre dell' Amore in Albaro e poi anche dai pressi di S. Lazzaro e dalla villa Oliverio alla Chiappella. Poi per decreto del 4 gennaio 1591 si ordinava che a tempo idoneo, si procedesse a risarcire comunque fosse necessario il massiccio e le scale ed il pavimento, adoperando per quest' ultimo pietre di Vezima, luogo

Pianta del Molo Vecchio - Secolo XVII

tra Voltri ed Arenzano, delle quali già si era fatta prova nella pavimentazione di alcune vie della città.

Ad un novello prolungamento del Molo, decretato il 12 febbraio 1593, si poneva mano il 14 giugno stesso anno, e questo fu di palmi 92, siccome ne avverte la iscrizione, qui riprodotta, che veniva scolpita e murata nel parapetto del medesimo. Da essa conosciamo che deputati dell' opera erano stati G. B. Frugone, Benedetto Giordano, Francesco Grimaldo,

Domenico Cattaneo ed Agostino de Franchi, Padri del Comune e Conservatori del Porto e Molo.

JOANNE BAPTISTA FRUGONO BERNARDI FILIO - BENEDICTO JORDANO JOANNIS B. - FRANCISCO GRIMALDO JOANNIS B. - DOMINICO CATTANEO BAPTISTAE ET AUGUSTINO DE FRANCHIS STEPHANI - PATRIBUS COMMUNIS - PORTUSQUE ET MOLIS - CONSERVATORIBUS - AUCTA MOLES EX SENATUS CONSULTU AD PALMOS NONAGINTA DUOS ANNO SALUTIS MDLXXXXIII.

Dirigeva il lavoro maestro Giovanni Ponsello, architetto del Comune, ed un Giacomo Antonio Pitti, fiorentino, costruiva una macchina di sua invenzione, per facilitare l'imbarco delle pietre.

Ma l'opera nuovamente compiuta subiva tosto un grave danno alla estremità, prodotto da una tempesta avvenuta il 24 ottobre dell'anno appresso. Imperocchè le ondate del mare avendo asportata la scogliera sottostante alla estremità stessa dal lato del Porto, un angolo del massiccio rimaneva senza basamento. A rimediare prontamente acchè l'angolo stesso non rovinasse, si deputavano a far operare i lavori necessarî Bartolomeo Calvo e Giorgio Centurione, appartenenti entrambi al Magistrato dei Padri del Comune.

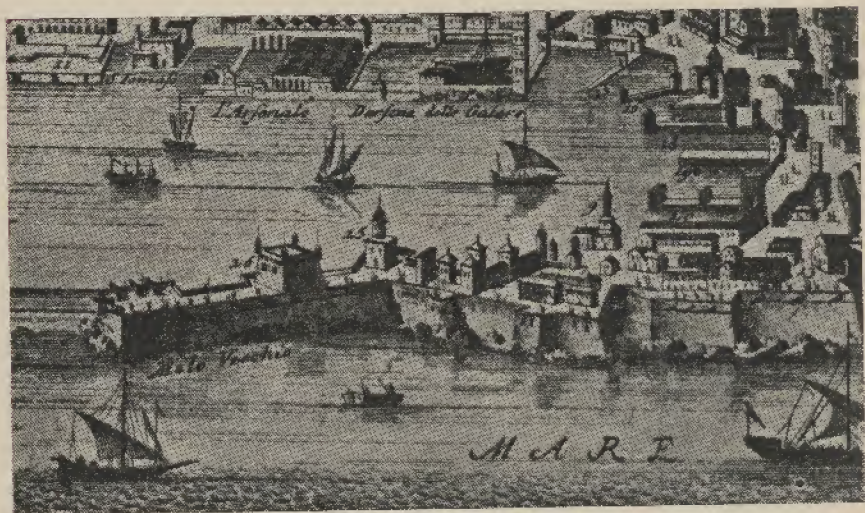
Altri restauri si ordinavano nel gennaio ed aprile del 1596, consistenti specialmente nel massicciare caverne, rifornire la scogliera e costruire il parapetto. Uguali riparazioni avevano luogo nel 1601, 1602, 1611, 1614, 1615, 1621, 1623 e 1624, invigilando ai lavori dei due ultimi anni Stefano Gentile, eletto a tal carica il 25 aprile 1623 [24]. Nel qual ultimo anno si rifaceva il pavimento, la muraglia o parapetto e la scalinata, ponendo in memoria di ciò un marmo con iscrizione dicente:

PERILLUSTRIS D. JACOBUS DE FRANCHIS SSMI DOMINI FEDERICI FILIUS EX PERILLUSTRIBUS AEDILIBUS, PAVIMENTUM VETUS REFICIENDUM MURUMQUE AC GRADUS FERE COLAPSOS REFORMANDUM CURAVIT A PERILLUSTRIBUS COLLEGIIS DEPUTATUS. ANNO A PARTU VIRGINIS MDCXXIV [25].

Nell' anno appresso, 1625, addì 3 luglio si decreta il compimento del Molo nella sua estremità, operandovi con pietre riquadrate dal lato di fuori e con pietre da cannella dal lato interiore ossia del Porto, pavimentandolo ed uguagliandolo all' esistente e lasciandovi l' accesso al magazzino sottostante che vi si era fatto nel 1596.

Nel 1627 è forza procedere a nuovi risarcimenti, per effettuare i quali si deputa Gio. Antonio Sauli e si prepone a dirigerli Stefano Gentile. Durante il 1630 ed il 1631 si eseguiscono riparazioni, specialmente alla piattaforma verso il mare e nel 1634 e 1635 alla calata, ed alla scogliera. Otto anni dopo, 1643, si lavora nuovamente ad aumentare quest' ultima e dal 1648 al 1655 si ripara ai danni prodotti dalle forti mareggiate avvenute nella stagione invernale. Ebbe altri restauri negli anni 1660, 1677 e 1697. La costruzione del Molo nuovo, intrapresa nel 1638 storna l' attenzione dal vecchio per il rimanente del seicento.

Coll' esordire del secolo XVIII si coltiva di nuovo l' idea dello accrescimento del Molo mercè di più casse, al quale scopo nel giugno del 1705 si chiamano a consulto non pochi uomini dotti ed esperti in cose di mare, tra i quali il celebre matematico ed astronomo Gian Domenico Cassini. Però mentre ad ogni istante si danno disposizioni ora per il pontone, ora per le casse e per i legnami opportuni alla costruzione di queste e per le pietre, e infine si nominano deputati al lavoro e si effettuano visite alla estremità del Molo stesso, tantochè chi legge le carte di quel tempo s'aspetta di veder por mano all' opera ad ogni anno che si inoltra, non si fanno invece che le pure necessarie riparazioni. Così nel 1708 vediamo maestro Gio. Ant. Ricca operare risarcimenti al massiccio per danni recativi dal mare e nuovamente nel 1710 per rottura avvenuta presso la punta del Molo stesso; quindi ancora altri restauri nel 1712 e 1715. Poi nel 1717 rifornire di massi la

scogliera, cavando questi dalle falde marine di Albaro a San Nazario. Maggiori risarcimenti hanno luogo nel 1722 per novelle rotture fattevi da tempesta di mare, e questi tanto al massiccio come alla scogliera, e di tal modo si perviene al 1724, nel qual anno si ridiscute sul prolungamento proposto nel 1705, nominando a tal uopo due deputati, ai quali si ordina intanto di procedere alla provvista delle pietre per la formazione della necessaria scogliera e di riparare a novelli danni occorsi

Molo - Secolo XVII

al massiccio per cagione di avvenute procelle di mare; lavoro questo che vediamo effettuare nel luglio dello stesso anno. Tre anni dopo, 1727, si gettano massi in capo del Molo per preparare la scogliera da servir di base al nuovo prolungamento procedendo nel tempo medesimo ad alcuni lavori di risarcimento. Finalmente il 15 gennaio del successivo 1728, in novella adunanza si proponevano altri quesiti circa il modo di operare il lavoro di preparazione della scogliera subacquea, e del collocamento sovr'essa delle casse; fatiche queste cui accudivano

i maestri Nicolò Dellepiane, G. B. Storace e Benedetto Ferrando. Compiuto il prolungamento, che fu di due casse e per palmi ottanta, epperciò centoventi di meno dei duecento proposti nel dicembre del 1706 e riproposti nel settembre del 1727, si ordinava la pavimentazione del tratto di Molo nuovamente costruito.

Però l'idea di compiere un'aggiunta di duecento palmi non viene smessa; chè anzi vi si accenna in un ordine del 12 di agosto 1735 con che s'ingiunge al Deputato al Porto di far eseguire alcuni lavori alla scogliera nei punti devastati dal mare, rimettendo, così dice l'ordine, il prolungamento della stessa a quando si intraprenderà il lavoro di accrescimento degli altri ottanta palmi nel modo di quelli già compiuti. E questa volta l'effettuazione non si fece attendere lungo tempo, giacchè nel 1737, 28 febbraio, Ambrogio Negrone e Filippo Gentile, preposti al nuovo lavoro, vi ponevano mano, recandolo a perfezione in brevi mesi. L'aggiunta fu però soltanto di sessanta palmi, anzichè di ottanta come si era divisato. Inoltre da note speciali si ha che le spese occorse per i diversi prolungamenti operati dall'anno 1728 al 1737 erano ammontate a L. 168.762, 18 soldi e 9 denari.

Dal 1737 al 1777 si operarono semplicemente lavori di risarcimento al massiccio e di rifornimento alla scogliera, e sebbene un atto del 23 luglio 1740 accenni allo appalto della provvista di pietre riquadrate a scalpello per il prolungamento ed alzamento, non risulta però che si procedesse a siffatto lavoro ([26]). Nel 1764 si discuteva di nuovo circa un prolungamento, interrogandone al proposito il distinto matematico Leonardo Ximenes, che a tale scopo dettava una Relazione, suggerendo modificazioni al metodo di costruzione usato nei tempi anteriori e proponendo le *passionate* ossia masselli. Dalla relazione stessa conosciamo inoltre che il Molo misurava allora 1850 palmi in lunghezza (m. 458,80) ([27]).

Nel 1777 adunque, dopo nuovi e ripetuti consulti con uomini periti e dotti, quali Correard, Sanxais, Bélidor, Bartolomeo Lomellino e l'ammiraglio Narrinson, i serenissimi Collegi addì 9 luglio decretavano il prolungamento del nostro Molo pel tratto di scogliera già preparata; raccomandandone tosto l'esecuzione al Deputato al porto.

Nel settembre successivo già si lavorava al detto prolungamento che si era stabilito raggiungesse sessanta palmi e con direzione obliqua verso il cancello dei Griffoni fuori la porta della Lanterna. L'opera procedeva alacremente quando nella notte del 2 ottobre una forte libecciata danneggiava il nuovo lavoro aprendovi una larga fenditura; a riparar la quale e ad impedirne il progresso fu necessario di accrescere la scogliera dal lato interno. Contemporaneamente si deliberava di non massicciare i vuoti restanti entro il molo in costruzione per ridurli in forma di bagni ([28]).

Nel maggio del 1778 Claudio Storace, Gregorio Pettondi e Settimio Parodi, presentavano loro relazione sul lavoro compiuto e su quello da compiere. Quindi, 21 luglio, su proposta del primo de' citati architetti si deliberava di coprire con volta in mattoni i vani lasciati ad uso bagni per formarne invece un magazzino da attrezzi navali.

A sovvenire il Magistrato nelle occorrenti spese provvedeva il citato Bartolomeo Lomellino con suo legato di centomila lire all'opera; sì che al munifico elargitore si decretava un monumento, alla cui base si incidevano le seguenti parole:

BARTHOLOMAEO LAUMELLINO MUNIFICENTIA IN PATRIAM EXIMIO, QUOD GENUENSIS PORTUS SECURITATI CONSULENS, CENTUM MILLIA AERIS AD AUGENDAM MOLEM AEDILIBUS LEGAVERIT, MONUMENTUM. MDCCLXXVIII ([29]).

Frattanto nell' agosto si conferiva facoltà al Deputato al Porto di far formare il tipo esatto per un ulteriore prolungamento di palmi centocinquanta, sui dati del quale nel dicembre dell' anno appresso Claudio Storace presentava la perizia ammontante a L. 300.000 ([30]). Prolungamento al quale si dava principio nel 1792 sotto la direzione del maestro Giovanni Baratta, e che durava fino al 1797, anno in che, addì 5 giugno, si ordinava a Marco Lomellino, erede del Bartolomeo, di versare le due prime quote del generoso lascito.

***

Tale la storia del Molo detto il « Vecchio » perchè il primo costruito, e che da solo costituì e formò il Porto nostro, fino a che per ampliare lo specchio acqueo di questo e renderlo maggiormente sicuro, i Padri nostri, nel 1637, ponevano mano alla costruzione di un secondo, detto perciò il « Nuovo » alla estremità orientale del Capo di Faro.

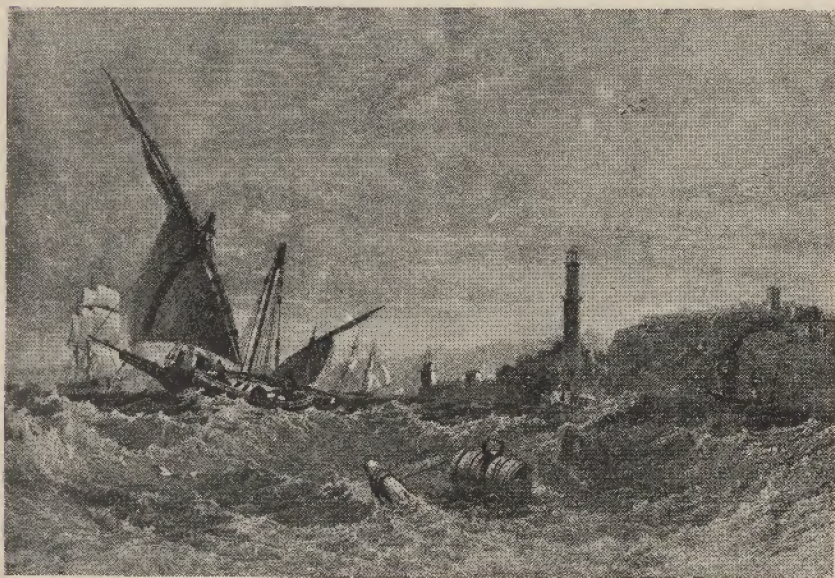
Le iscrizioni in marmo da noi riferite, parecchie delle quali malauguratamente sciupate o perdute, attestano da esse sole quanto utile e vantaggiosa fosse per la sicurezza delle navi e per l' incremento del commercio, la costruzione di questo primo Molo, che Oberto Folietta ricordava quale: *opus inter cetera italica admirabili structura sua in primis visendum.*

Molo vecchio e nuovo.

Narrata di tal modo la storia del Molo vecchio, a cominciare dalle sue origini, fino alla caduta della Repubblica genovese, ricorderò appena come nel medio evo esso non fosse punto unito, ma disgiunto da terra, mediante un' apertura o canale marino. Quando si lasciasse o facesse questa apertura,

non è menzione alcuna negli annalisti, per cui ignoriamo se vi fu lasciata allorchè si cominciò la costruzione di detto Molo, o se vi si scavasse in tempi successivi. Comunque, col volgere degli anni, essa veniva colmata, siccome puossi agevolmente osservare nel quadro del Grassi, rappresentante Genova antica, riprodotto fuori testo. Anche nell' opera *Civitates orbis terrarum* pubblicata dal Bruin nel 1572, e nella veduta di Genova dell' Hondio nell' anno 1627, e in quella del Salmon del 1751, si vede, presso l' estremo abitato di S. Marco ed il Molo, un un intervallo o spazio a secco indicante appunto il luogo ove già esisteva detto canale di comunicazione tra il Porto interiore ed il mare esterno. In altra veduta infine del Sunon, tale intervallo invece è coperto da un ponte di raccordo (31). Senonchè ben poca fede meritano queste ed altre vedute di Genova delineate nel decorso di quei secoli, tanto è vero che il Sunon che è dello stesso tempo dell' Hondio, pone il canale marino mentre questo lo mostra già colmato (32).

Ma di questo canale, meglio che ne' disegni abbiamo sicura notizia in manoscritti, come ad esempio, in atto del 16 gennaio 1510, troviamo un G. B. Torriglia a richiedere in affitto dalla Signoria « certa goletta per la quale anticamente trascorreva il mare e chiusa più tardi perchè giudicata di nocumento alla tranquillità del Porto ». E siccome essa si trovava allora ricolma d' arena, domandava poterla evacuare e ridurre in magazzino da legnami per costruzioni di navi dei quali egli era commerciante. Siffatta goletta, come appare dalla supplica del Torriglia, spaziava appresso al Molo sotto al palazzetto del Comune, o come più chiaramente leggesi nel proclama per il suo affitto « presso del molo soto la via publica presso lo pallacieto del Comune » (33). Della esistenza di questa goletta e canale si ha eziandio conferma in una relazione che Paolo Saoli e Gerolamo Assereto, deputati a studiare il modo di mantenere netto il Porto, presentavano il

6 giugno 1614. In essa, dopo esposti i sentimenti di uomini autorevoli in cotali lavori, soggiungevano « alcuni lodano si facci un' apertura nel Mandraccio, che vada a sboccare nel mare di fuori verso la Malapaga, sperando che per se stesso il mare commosso purgarebbe per quella parte in gran copia le materie introdotte. Questo stesso rimedio dell' apertura s' intende che dagli antichi sia stato praticato in quella parte dove ora si ritrova la porta della città, dietro la chiesa di S. Marco; però il vedere che sii stato chiuso è argomento che non operasse secondo l' intentione e forsi anche che nocesse ». E che fosse nel punto indicato ce lo conferma la relazione stessa laddove dice che le navi in antico si ancoravano vicino alla cappelletta « luogo assai propinquo alla detta apertura » ([34]). La cappelletta infatti sorgeva pressochè alla radice del Molo.

NOTE.

(1) Il Lettore vorrà ricordare che il titolo di « vecchio » attribuito al Molo di cui imprendo a parlare, non fu in bocca del popolo nè si legge in documenti, se non dopo la costruzione dell'altro Molo a Capo di Faro; il Molo che a sua volta ebbe nome di « nuovo ». È per evitare confusione nella mente dei lettori ch'io in certi casi cito il primo col nome di « vecchio » sebben parlo di tempi anteriori alla costruzione del secondo.

(2) *Liber Jurium Reip. gen.*, T. I., col. 46: *denarios duodecim sive sit supersaliens sive sit in parte excepto pueri qui non fuerint in parte.*

Il Guglielmotti nel suo *Vocabolario marino e militare*, così ha alla voce *supersaliens:* « soprassagliente, termine marino: che saglie sopra la nave. Nome generico e collettivo della gente di capo o di spada, messa a bordo per rinforzo o per sbarco ». Meglio ancora spiegano questo nome le *Leges Alfonsinae* (Parte II., tit. 34, lege 6) dove si ha: *sobresalientes llaman otrosi a los omes que son puestos ademas en los navios, asi como ballesteros e otros omos de armas, e estos no han de fazer otro officio, si non defender a los que fueren en sus navios, lidiando con los enemigos.* Dei *soprassaglienti* è notizia negli Annali genovesi di Bartolomeo Scriba all'anno 1242, e nelle Convenzioni conchiuse nel 1261 tra il comune di Genova e l'imperatore Michele Paleologo.

(3) G. Stella, *Annales. Tempestas maris horrida Janua orta est die decimasexta decembris circa mediam noctem anno MCCXXXXV, qua plures naves, galee aliaque ligna in portu et extra submerse sunt, multeque etiam in littoribus prope mare existentes quassate fuerunt. Modulus et portus fractus est.*

(4) *Jurium*, T. I. c. 1316, 1317 e 1320, 5 e 18 maggio 1260.

Caravellata, ossia il pieno carico di una *caravella;* nave questa di una sola coperta e di non molto grande portata. Fu con tre caverelle che Cristoforo Colombo scopriva il nuovo mondo.

(5) Di fra Filippo, *operarius moduli*, è cenno in atto del 28 marzo 1270, al f. 53 del Notulario di Leonardo Negrino. Vedi anche BELGRANO, *Documenti inediti riguardanti le due Crociate di S. Luigi, Re di Francia*, p. 336 e 337 e « Giornale Ligustico » 1874, p. 405 e seg. e 1878, p. 229, e 1882, p. 327.

Un Boccuccio de Mari, genovese pur esso, aveva disegnato altri lavori in quella città, quali quelli di aprire un canale e fondare un molo ad effetto di chiudere un braccio del Rodano che sboccava in quel porto, e BELGRANO, l. c. p. 333.

In atto del notaro Vivaldo di Sarzano, del 28 agosto 1275 (Reg. II., p. 18), si ha menzione di un Anselmo di Fulcnino, *notarius et scriba operis portus et moduli* (Atti Soc. Lig. di Storia Patria, vol. XXXI, fasc. II., p. 20. FERRETTO A., *Relazioni* citate).

(6) Annali, T. I., p. 504. Il Cavalcabò de Medici era in carica ancora sullo esordire del 1281, come ne avverte il decreto da esso emanato il 16 gennaio detto anno, col quale ordinava la demolizione degli edificî eretti da cittadini in suolo del Comune (*Jurium*, T. II., col. 319).

(7) *Annales*, l. c.

Una lapide del 1317, riferita dal Giscardi nelle sue *Inscrizioni*, e già collocata nella cappella di S. Giacomo poi S. Gottardo, ci da il nome degli operarî costruttori del Molo, di questo modo: *MCCCVII - Andreolus Persius, Thedisius Calvus, Balianus Quatuordecim et Luchetus Thome, operarij constructores Portus et Moduli*, etc.

(8) *Annali* cit., T. II., p. 43, e GEORGII STELLAE, *Annales*, all'anno: *Hoc anno, MCCCXXVIII, murus moli seu moduli portus usque ad gratam et lobiam cum porticu a guelfis fuit constructus*. Qui parrebbe a prima vista che la loggia e la *grata* o cancello esistessero già prima del tratto di Molo di cui fa parola il Giustiniani; ma è a considerare che egli ragiona riferendosi ai tempi in che scriveva.

(9) *Arch.* di Stato, *Cart. Salvatorum portus et moduli, ad annum*, e *Giustiniani*, op. cit., T. II., p. 419.

Nel 1380 vi si costruiva una scalinata per commodo dello sbarco (*Cart. Salv.* ecc. *1380*, f. 159 e 180). Un'altra scalinata vi esisteva però già nel 1339 come si legge in atto del 28 aprile di quest'anno: *actum ante turrim que est in capite moduli in scalinis deversus portum*. (RICHERIO, *Fol. A.* f. 66, c. 2.

(10) Come è noto di quel tempo l'anno cominciava il 25 dicembre, ossia: *a nativitate Domini*.

([11]) Provvedevano le pietre scalpellate nei quattro lati: Giacomo da Spazzo, Gio da Costano, Scione da Ablao e Bart. da Castellaccio, per convenzione fatta coi Salvatori del Porto e Molo, sottoscritta il giorno 8 maggio detto anno. Per atto poi del 20 novembre successivo, maestro Gio. da Lanzo si obbligava di provvedere ai predetti Salvatori N. 300 scalini di pietra nera del Promontorio: *scallinis ccc petre nigre ex rupe prementorii*, da collocare nelle scalinate del Molo stesso. (Arch. di Stato, *Not. Guiraldi*).

([12]) Arch. civ., Cart., 1471-72. Ivi, *Ib.*, f. 16, *1471 die secunda decembris: dictum officium decrevit ac declaravit quod libre ducente ac decem et soldi quindecim ab eo magistro Anastasio Alexandrano percepte de numerato: cedant sibi in premium et mercedem operum ac laborum suorum: quos pertulit estate proxime preterita in accrescenda scopularia molis*, etc.

([13]) Questa lapide già esistente nelle pareti del Molo, sembra siasi perduta.

In data del 1° febbraio detto anno si ha la spesa: *pro uno lapide marmoreo pro mole computatis camalis libras* 2, 11, e in data 10 giugno stesso anno, quella fatta *pro duci facere lapidem ad molem*. (*Camalis* ossiano: facchini) (Arch. civ., *Atti, 1469-76*, N. 2. Carte div.).

([14]) La lira di quel tempo equivaleva a circa L. 3 delle odierne italiane.

Nel 1481 vi lavorano ancora numerosi maestri di Antelamo tra i quali Domenico di Lanzo e Giorgio di Carona.

([15]) Da una nota dei citati maestri del 26 ottobre detto anno, risulta che essi sommavano a ben centoquattro (Arch. civ., *Atti, 1490-99*, N. 3).

L'ammontare della spesa per il lavoro eseguito in quest'anno fu di lire 4506,1,2 (Ivi, *Cart. 1487*, f. 5., 2 gennaio 1487).

([16]) Nel manuale dal 1491, in data del 4 febbraio e 30 agosto si ha nota delle spese occorse per la riparazione o prolungamento del Molo (Arch. civ., *Man., 1491*).

Nel Manuale stesso e in nota pure del 30 agosto, si legge la somma di lire cinque e soldi dieci pagati ad uno scultore per costo di una lapide marmorea collocata nel Molo e per spesa di scolpire le lettere scritte in essa: *pro mercede sculpendi litteras in eo scriptas.*

Il Michele d'Aira scolpiva parecchie delle statue esistenti nel Palazzo di S. Giorgio.

([17]) Arch. civ., *Cart., 1498-99,* 1498, 7 luglio, 16 agosto, 5 e 15 settembre: *Refectio palmorum viginti in circa molis facte anno proximo preterito ruinatorum propter validam fortunam.*

Nel Cartulario anzidetto si ha poi la spesa per il pranzo fatto in Carignano dai Padri del Comune il giorno in che si pose fuoco ai pontelli: *die qua ruinavit dicta cava.* Altra cava si era aperta alla spiaggia di Sturla nella villa di Bianchinetta Odero (Ivi, 28 novembre, f. 224).

([18]) Ivi, Ib. *1557-78,* N. 174. Particola del testamento di Cattaneo Pinelli, fatto il 19 settembre 1551. Nella lapide murata sotto al di lui simulacro, esistente ora nello scalone di Palazzo Tursi, si legge che il lascito doveva pur servire *ad molem et portum reficiendum augendumque.*

([19]) Scolpiva le lettere in detta lapide ed in altra, entrambe *pro modulo,* Donato di Solaro, ricevendone in mercede L. 4.15.8 compreso il lavoro *cassandi literas que erant in dictis tabulis;* più soldi venti per murarle. (Arch. c., *Manuale, 1559,* 12 e 18 dicembre).

Non è questo il solo esempio che, colla spesa di scolpire una iscrizione in marmo, vada notata anche quella di cancellare lo scritto che già vi era. A questa deplorevole consuetudine è certamente da attribuire la perdita di tante lapidi la cui dicitura conosciamo soltanto per documenti.

([20]) Ivi, *Ib.* 1569, 30 dicembre. Delle cento pontonate, ne erano state gettate ivi cinquanta al 24 ottobre dello stesso anno e il complemento delle cento, con tutto il 17 settembre 1571 (Ivi, Ib. e *Atti, 1570-71,* N. 156).

([21]) Arch. civ., *Cart., 1575,* f. 209, 1575, 6 settembre: *Cum ex decreto Ill. Dominationis condito anno presenti die octavo augusti sit declaratum quod facere scopularia molis est reparare portum et molem.*

([22]) Ivi, *Atti, 1577-80,* N. 3, 20 settembre 1580. Il lavoro alla scogliera continuava ancora negli anni successivi (Ivi, *Man., 1578* e *1579*).

([23]) Questa cappelletta venne innalzata da Andrea D'Oria, in seguito a sua domanda del 3 novembre 1517, e la volle intitolata a S. Giovanni Battista, giacchè in essa dovevansi deporre le ceneri del Santo Precursore, ogni volta che si trasportavano ivi dal clero e dal popolo implorante la calma del mare in occasione di tempeste. Fu demolita nel 1707.

([24]) Con decreto del 9 gennaio 1615 si ordinavano cinquecento cantara di pozzolana per farne la prova nei lavori subacquei del molo (Ivi, *Decreti, 1614-16*).

([25]) Oggi nel Museo del Palazzo Bianco. Provvide il marmo e scolpì le lettere Rocco Pellone (Arch. civ., *Man., 1626,* 11 ottobre).

« Ed il molo, scrisse il Casoni, per l'empito del mare conquassato e fesso, ristorato con la sopraintendenza di Gio. Giacomo De Franchi, figlio del Doge Federico, secondo apparisce da tavola incrastata » (Annali cit., *ad annum*).

([26]) Arch. civ., *Pratiche pub., 1738-45,* N. 80. Risulta però che si lavorava a rifornire la scogliera (Ivi, *Man., 1740-41*), che si ristorava la Calata (Ivi, *Man., 1744-45* e *1750-51*). Poi ancora alla scogliera (*Man., 1754-55* e *1756-57*) ed ebbe piccoli risarcimenti nel 1760 (*Decreti, 1755-69* e *Man., 1760-61*) accollandoli a maestro Lazzaro Cavassa (*Contratti, 1745-67,* N. 293, e *Decreti, 1755-69*). N'ebbe dei più notevoli nel 1761 e 1762 (*Man., 1760-61* e *1762-63* e *Decreti, 1755-69*).

([27]) Ivi, *Porto* e *Moli, 1701-93,* N. 88, e *Man., 1764-65.* Frattanto negli anni successivi si aumenta la scogliera, 1765, 1766, 1768, 1770, 1772 e 1774 e nel 1775 e 1776 si ripara il massiccio. Secondo il Ratti, *Descriz. di Genova,* pag. 98. Il prolungamento operato nel 1777 fu di palmi ottanta.

([28]) Secondo l'Alizeri (*Notizie dei professori* ecc., T. III., p. 23), fu l'architetto Tagliafichi che disegnando il prolungamento del Molo, ideava un elegante ordine di bagni nel vivo del massiccio.

([29]) Arch. civ., *Porto* e *Moli, 1701-793,* N. 106. L'iscrizione, priva del busto, trovasi ora murata nell'atrio del Palazzo Bianco.

([30]) Ivi, *Decreti, 1769-86,* 4 agosto 1778, e *Porto* e *Moli, 1701-793,* N. 106, 4 dicembre 1779.

Nel 1782 una tempesta di mare avvenuta il giorno delle Palme e rinnovatasi pochi giorni dopo, asportava più di sessanta palmi della scogliera esistente alla testata del Molo, guastando anche questo. Al danno si riparava nell'anno appresso (Ivi, *Pratiche pub., 1779-82,* 18 luglio 1782 e *Man., 1783-86,* 5 luglio 1783). Consimili danni avvennero nel gennaio del 1796 (Ivi, *Contratti, 1790-97,* N. 85).

([31]) G. Rovereto, *Alcune note sul Porto di Genova,* p. 8, e Bruin e Hogenberg, op. cit., e Hondio I., *nova et accurata Italiae hodiernae descriptic* ecc., e Sunon I., *Collection des villes* ecc., e Salmon, *Lo stato presente di tutti i paesi e populi del mondo* ecc.

(32) Della poca fedeltà di tali vedute sono prova più altre simili che rappresentano il bombardamento di Genova seguito nel 1684, e non hanno il Molo nuovo, che pure esisteva da più che quarant' anni.

(33) Arch. civ., *Atti, 1508-11*, N. 99, « *antiquam illam guletam apud molem sub palacetum per quam mare antiquitus transcurrebat, clausum postea..... quia tranquilitati portus cognitum fuit illam nocere... et tantum repleta fuit arena* ».

(34) Ivi, *Porto* e *Moli, 1701-93*. « Dietro » poichè l' ordine della chiesa era già invertito.

Veduta di Genova - Secolo XVII

CAPITOLO VI

Il Mandraccio.

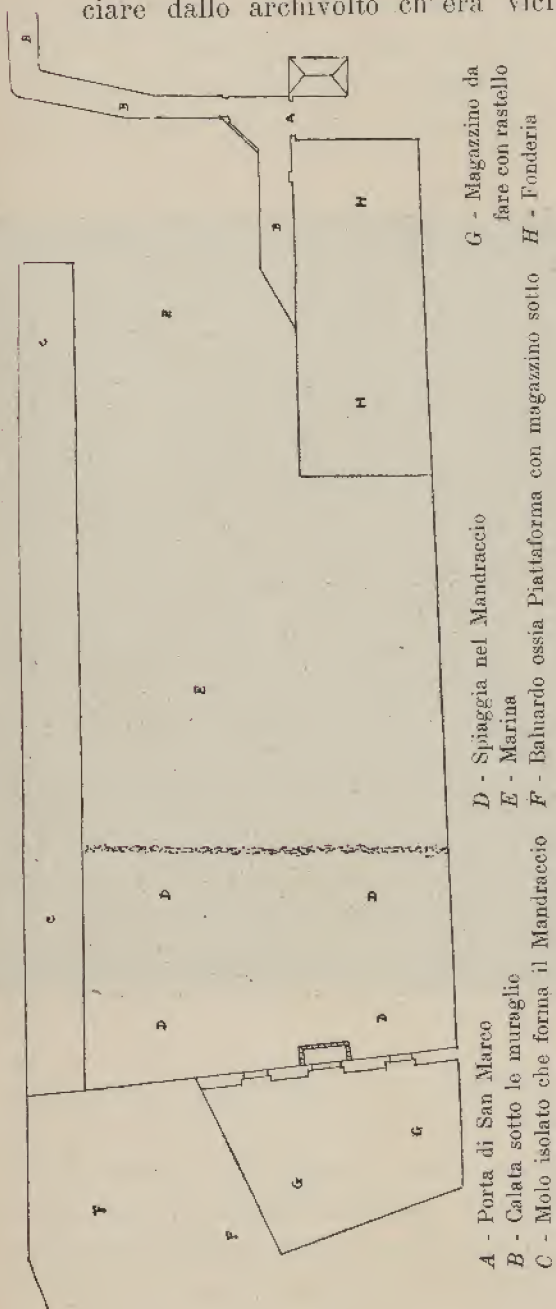
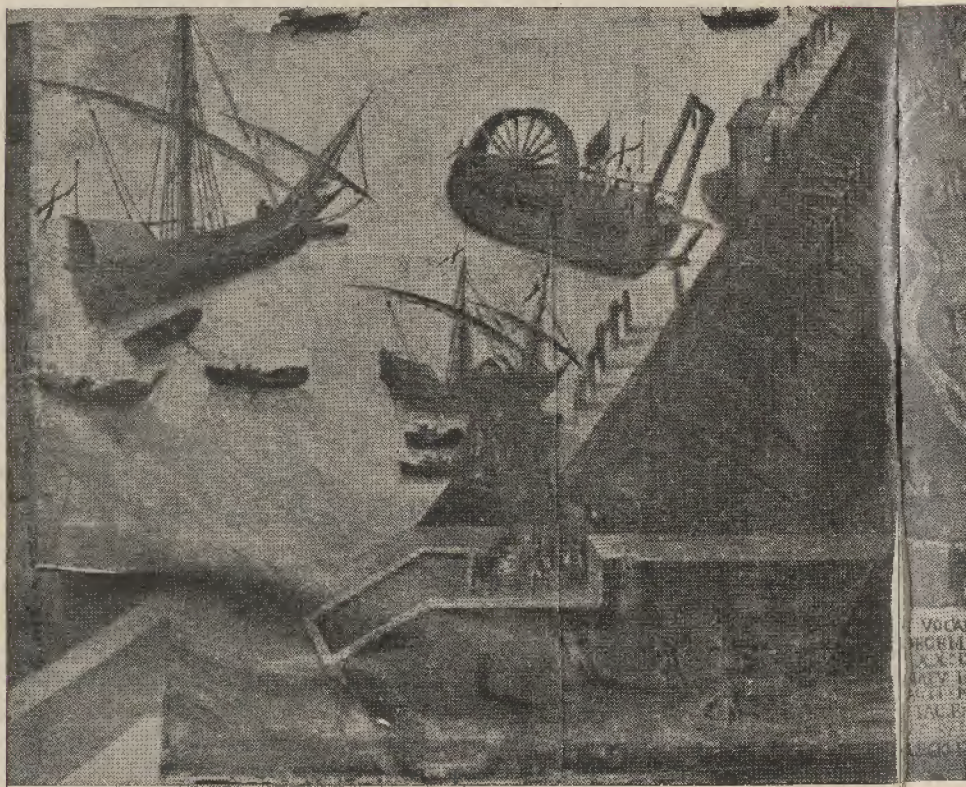
Avevan nome di « Golette » quegli spazì acquei interposti tra un Ponte e l'altro del Porto, e confinanti con la sponda o ripa dello stesso. « Goletta dei Cattanei » dicevasi quella che spaziava tra il ponte omonimo e la destra sponda della penisola del Molo; lo specchio acqueo cioè che in qualche vecchia carta vediamo anche detto « Gavone » e che dal decimosesto secolo in poi fu più comunemente indicato nei documenti coll'appellativo di *Mandrachio*, volgarmente *Mandraccio* (1). La qual denominazione, che altri vollero derivata dal greco ed altri dall'arabo, l'erudito Guglielmotti la denotò invece come italiana e indicante un luogo o spazio acqueo piccolo e chiuso dei porti dove le piccole barche stanno riunite quasi a mandra. *Mandrachio*, sarebbe pertanto « una delle tante voci nostrane marinaresche che, piaciute in lontani paesi, son poi ritornate di là in veste straniera e sciatta (2) ».

Il *Mandraccio*, per chiamarlo col suo nome volgare, non si limitava però a quel solo tratto marino che venne colmato di terra alcuni anni or sono, ma si estendeva fino alla radice del Molo. Che anzi questo tratto stesso serviva ad uso di scali per la costruzione delle navi, e per trarvi queste a secco, poste ch' erano in disarmo, onde lasciar libero, a quelle che dovevano partire o che giungevano cariche, lo spazio acqueo più sicuro per ancorarvi. Infatti narrano gli Annalisti nostri che nel 1276 presso alla chiesa di San Marco e verso l' ampiezza del mare al lato di mezzogiorno, il qual luogo avea nome di Fontanella e poi di Bordigotto, venne cominciata la fondazione di un piccolo porto o ricettacolo, volgarmente chiamato Darsena. A render più vasta la stessa si lavorava pure ventiquattro anni dopo, 1300, scavando per centododici cubiti in lunghezza, cento in larghezza e quindici piedi in profondità, in vicinanza della chiesa anzidetta; dove prima non era alcun fondo. E il lavoro proseguiva tuttavia negli anni successivi, siccome scrive il Giustiniani all'anno 1302 «E si operò ancora quest' anno al Porto per mano di Marino Boccanegra. Ed accanto alla loggia nominata de' Greci al Molo si fece una fossa lunga settanta cubiti e larga sessantacinque, con fondo di quindici insino a venti palmi» [3]. Il luogo pertanto o Darsena ove nel gennaio del 1346 stava la galera capitana nella quale addì 22 detto mese s' imbarcava Simon Vignoso, il popolano ammiraglio, al cui comando ubbidivano altre ventotto galere che egli doveva condurre contro i nobili ribelli, rifugiatisi a Monaco ed a Roccabruna [4].

La Darsena stessa perciò di che è ricordo nel 1429 in occasione dell' espurgo fattone, e menzionata in decreto del 1440 e peculiarmente nello Statuto dei Padri del Comune, laddove accennando ai poteri attribuiti e confermati loro il 2 agosto 1459, si ha che avevano pur quello di operare quanto ad essi fosse piaciuto, nel Porto e presso a S. Marco, a comin-

ciare dallo archivolto ch' era vicino a questa chiesa *in muro ubi solebat esse darsina moduli* (5).

Dopo tali notizie tacciono per noi le carte fino al 1474. Nel qual anno addì 28 giugno in un concilio al quale assistevano il Vice Governatore Ducale, gli Anziani, gli Ufficî di moneta e di S. Giorgio e numerosi cittadini, Paolo Giudice e Simone Negrone esponevano intorno ai lavori compiuti nel Porto ed alla necessità impellente di espurgarlo. E poichè si era presentato loro un *fabrum*, così lo dicevano essi, che si offriva di espurgare la parte del Porto spaziante tra il Ponte dei Cattanei e la Loggia dei Greci, asciugandola prima e mantenendola secca per due mesi, onde scavarla alla profon-

A - Porta di San Marco
B - Calata sotto le muraglie
C - Molo isolato che forma il Mandraccio
D - Spiaggia nel Mandraccio
E - Marina
F - Baluardo ossia Piattaforma con magazzino sotto
G - Magazzino da fare con rastello
H - Fonderia

dità di quindici palmi, proponevano di accettare l'offerta e deliberare il lavoro. Senonchè, ammessa in massima la proposta, s'opponeva l'ammontare della spesa che, oltre il premio di ducati millecinquecento richiesti dal non nominato

Re 1575

fabbro, si calcolava sarebbe salita a non meno di settemila lire.

Fu appena il 3 dicembre 1476 che in una nuova e pubblica riunione si addiveniva alla deliberazione di un tale lavoro e cioè: « *faciendi quondam Darsinam inter pontem qui vulgariter dicitur Cataneorum et rippam que est ex latere*

Logie Grecorum ». In pari tempo si affidava la cura dell' opera ai Padri del Comune, associando loro Brancaleone D' Oria e Pellegro di Moneglia; due cittadini questi di cui già erasi sperimentata la perizia in somiglianti lavori.

Re 1575

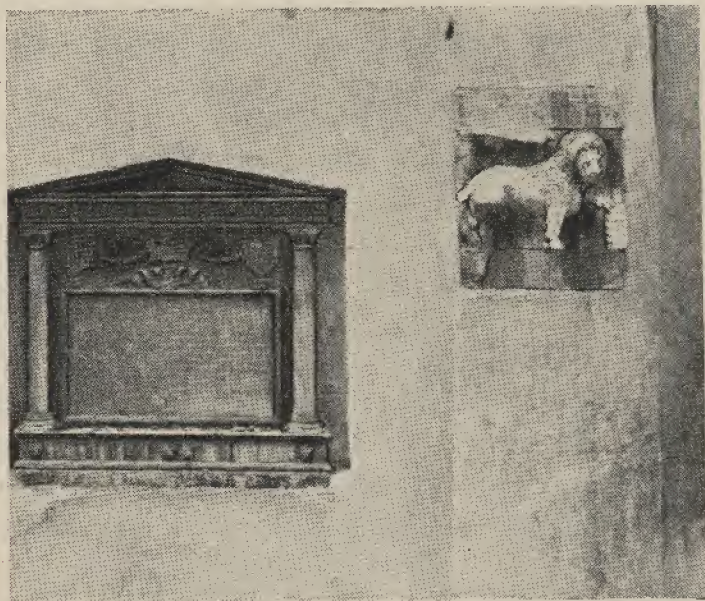
Nell' anno 1512 l' ufficio dei Padri del Comune deliberava « de fare nectare in alcuna parte de li ponti de lo porto, cioè da quello de li Cattanei perfino a Sancto Marco, e crescere lo fondo ». Di siffatta deliberazione reca conferma un decreto di Antoniotto Adorno, emesso il 3 giugno dell' anno successivo, dal quale apprendiamo che l' espurgazione dovevasi operare

nella parte del Porto più prossima alla piazza del Molo: *evacuare eam partem portus que platee molis est proximior*. Lavoro cui già si era posto mano formandovi la palificata e interrotto poco dopo per la rovina di questa, prodotta dall'impeto del mare. La necessaria nuova palificata era compiuta col giungere del successivo luglio, come si scorge da un ordine del 7, detto mese, che proibiva « piscare dentro da lo serragio novamente facto tra lo ponte deli Catanei e la passionata appresso la jexia de sancto Marco » (6).

Nell'agosto il lavoro d'escavazione, aveva raggiunto una profondità mai ottenuta in tempi anteriori, comecchè « si andava togliendo perfino il *tovio* », o meglio, come si legge in una relazione dei Padri del Comune del 10 settembre richiedente nuovi danari, « si spera di fare in dicto arrangio tal profondità quanta fu mai in quello dal principio di questa cita in fino adesso, cavandosi in fino alla extremità del proprio e duro tovio » (7). Quale fosse e quanto il lavoro compiuto ce lo dice il Giustiniani nei suoi Annali all'anno sopra indicato, ove scrive: « E per questo tempo si purgò il porto dalla chiesa di S. Marco insino al ponte dei Cattanei in lunghezza di palmi 570, e in larghezza di palmi 300; e l'altezza ossia profondità fu palmi 19, e in questa opera furono esposte sedicimila lire. Ma meglio assai del Giustiniani ce ne informa la iscrizione scolpita in marmo che si faceva murare a fianco della chiesa di S. Marco, ove tuttodì si vede e la cui dicitura è qui riferita.

D. O. M.

SOLERTI CURA PRAESTANTIUM VIRORUM IO. BAPT. DE FRANCIS Q. CAVELLI | ANDREE DE FERRARIIS. LAURENTII LOMELLINI QUONDAM PHILIPPI ET THOME CATTANEI | PATRUM PATRIAE | TABULARUM CLAUSURA OPTIME COMPAGINATA EXHAUSTA TELOSSE (8) ACQUA | REPURGATO COENO POST ANNOS CCXIII NON ABSQUE GRAVI IMPENSA

AC | LABORE FUNDUM MARIS DUUM PALMORUM AD DUODEVIGINTI FUIT | RESTITUTUM A CONTINENTE LONGITUDINE PALMORUM DLXX | LATITUDINE VERO CCC A CATANEORUM PONTE USQUE AD MOLEM AD | MAXIMUM PORTUS ET COMMERCII FUNDO DEFICIENTE COMMODUM | IO. AUGUSTINO ILLUMINATO TABELLIONE ET | AUGUSTINO SIGNORIO SYNDICO | OPUS ACCURATE PROCURANTIBUS ABSOLUTUM A QUINTA IULII AD | VIGESIMAM OCTAVAM SEPTEMBRIS | MDXIII.

Lapide presso la Chiesa di San Marco e Leone di Pola

Da questa lapide impariamo altresì che deputati all' opera erano Gio. Battista de Franchi, Andrea de Ferrari, Lorenzo Lomellini e Tommaso Cattaneo, Padri del Comune, e che il fondo della goletta, non più escavato da duecentotredici anni avanti, era appena di due soli palmi. Dopo questi lavori d' escavazione la goletta toglie nome di « nova Darsina novamente purgata appresso al ponte de li Cattanei ».

Lavori d'escavazione, anche più notevoli, vi si rifecero nel 1576 e di questi abbiamo dettagliate notizie nei Registri appositamente scritti dal cancelliere di allora. Già il 17 marzo, leggiamo in essi, si era dato principio a preparare il legname necessario per formare la palificata, servendosi di quello stesso che si era adoperato due anni prima per la chiusura della Darsina del vino, e lavorandolo in due scali della Darsina delle galere, ottenuti a tale effetto (9). La palificata di che è parola doveva cominciare dalla estremità del Ponte dei Cattanei e correre in isbieco fino alla Fonderia del Comune, nella misura di palmi quattrocentocinquanta, e dal centro di detta palificata fino agli archivolti della Cavetta ch'era in fondo della Goletta, palmi settecentotrentacinque (10).

Fu l'ottavo giorno di maggio che si cominciava a piantare i pali, e venne perfezionata e chiusa il 14 del luglio successivo. Due giorni dopo duecento e più operai lavoravano alle cicogne per cavar l'acqua al di dentro della stessa, il che fatto si poneva mano alla escavazione. Millequattrocento operai, uomini e donne, dandosi a muta vi lavoravano giorno e notte scavando marna (*tovio*), e pietre e tagliando gli scogli esistenti dal lato delle case del Molo, ne compievano lo scavo, il 22 settembre, facendovi un fondo da palmi dieciotto a ventidue e lasciando intatta la palificata ed asciutto nello interno di essa fino al 6 del successivo dicembre, giacchè si doveva por mano allo ampliamento del ponte o moletto dello scalo di S. Marco, ed al perfezionamento dei Gabbioli o retinacoli in fondo ossia alla ripa della Golletta. Fu infatti alle ore 23 e mezzo, così leggesi nel Cartulario menzionato sopra, che mercè del Pontone si apriva la via all'acqua marina, rompendo e sradicando dodici palmi della palificata stessa, che tosto per l'impeto e forza dell'acqua medesima venne rotta per sessantasette palmi (11). Novantaquattromila lire costava

l' opera di espurgazione, della quale si ordinava il ricordo in un quadro, riprodotto a pag. 232-233.

È desso opera del pittore fiamingo Dionisio, il quale ne ricevette in pagamento la somma di lire quaranta; pittore che io ravviserei in quel Dionisio de Martin, maestro di tappezzerie, che appunto di quel tempo aveva casa e tessitura all'Acquasola e godeva privilegî in Genova per l' esercizio d' una tale industria ([12]).

Il quadro, come possiam vedere, rappresenta il porto visto dal baluardo posto al di sopra della Porta del Molo, costruita dall'Alessi intorno al 1553. Sott' occhi all' osservatore sta la Goletta e Ponte dei Cattanei con la palificata all' infuori. Nello interno della Goletta, già resa asciutta, numerosi operai scavano il fondo del mare, mentre altri trasportano le materie estrattene alle barche che stanno pronte a caricarle al di fuori della palificata per recarle oltre il Capo di Faro. A destra dell' osservatore ed alla riva vedonsi, già costruiti, i gabbioli o retinacoli per raccogliere e trattenere ogni immondizia e detrito proveniente dalla città. In fondo al quadro stanno i deputati all' opera consultandosi coll' architetto.

Più in basso ancora leggesi la seguente inscrizione, in caratteri disegnati da Taddeo Carlone, cui o per ignoranza della lingua latina od altra cagione sfuggirono non poche inesattezze. Essa dice: EXAUSTA FUIT UT VOCANT GULETA INTER SCARII MOLEM ET CATANEORUM PONTEM AN. SAL. MLLXXV PRIDIE IDUS PRIDIAS *(sic)* AD NONAS DECEMBRIS OPERE CONTINUATO EFFOSSO TOPHO EXCISISQUE IN IMO FUNDO SCOPULIS IN LONGITUDINE PALMORUM XX DEPRESSA ET AD INTERCIPIENDAM COLLUVIEM EX TERRA CONFLUENTE RETINACULA INAEDIFICATA FUERE EX AERE A SENATU ET PROTECTORIBUS DIVI GEORGII ASSIGNATO IN EO QUOD AMPLIUS REDDIT ITERATA PORTORIORUM QUE CARACTI MARIS APPELLATUR LOCATIO LEONARDO MULTEDO NIC. F., THOBIA PALAVICINO FRANC. F.,

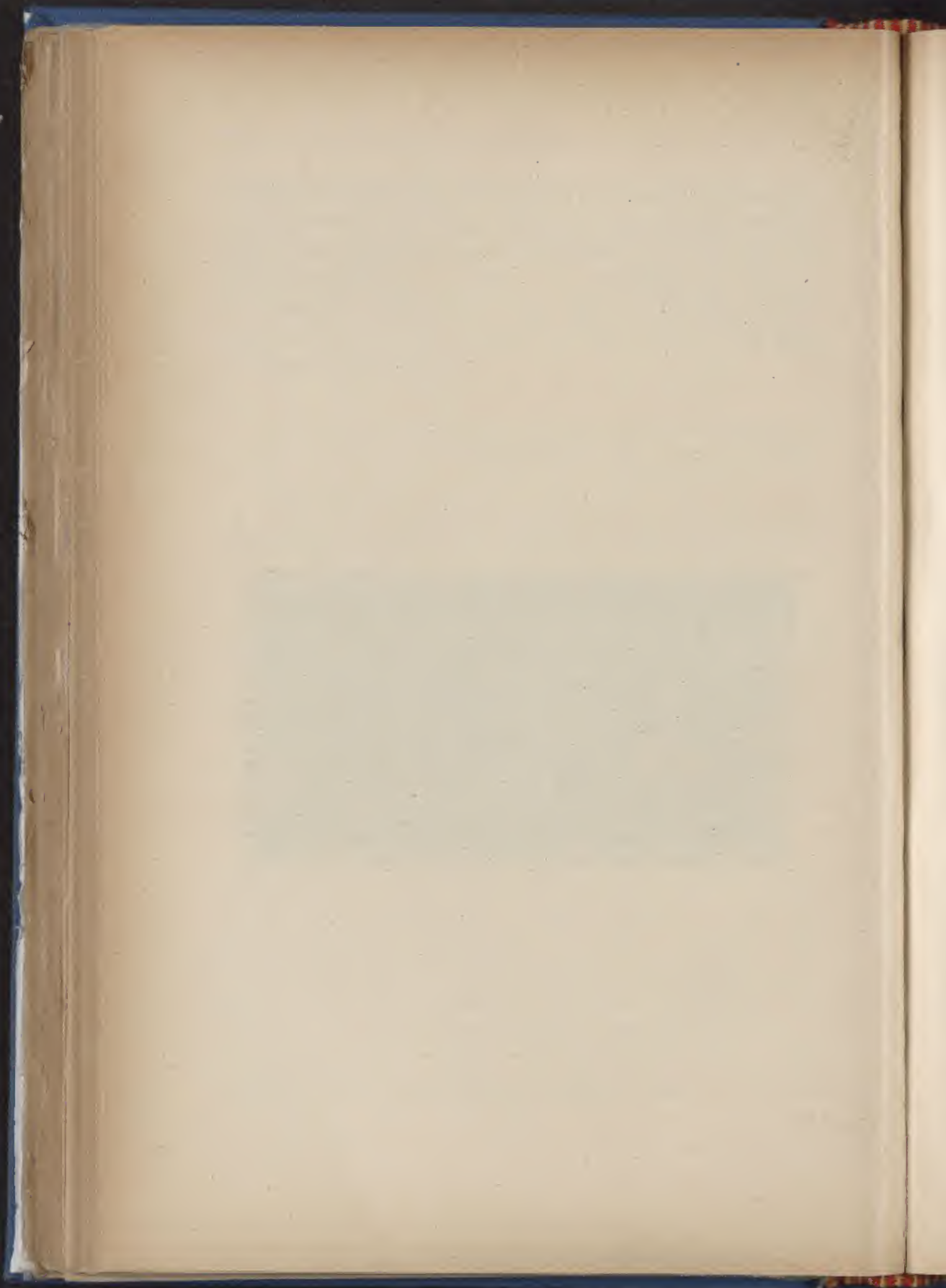
OCTAVIANO DORIA IO. IAC., DIONYSIO SPINOLA HIER. F. ET STEPHANO BAVA FRANC. F. PATRIBUS COMUNIS ET SALVATORIBUS PORTUS. PREFUERUNT OPERI IAC. SALVUS PELLEGRI F. EX PROTECTORUM COLLEGIO ET THOBIAS PREDICTUS . . . . . DEINDE IAC. MONELIA BENED. F. EX EODEM COLLEGIO ET DIONYSIUS IAM DICTUS UT QUID *(quid)* BONA FIDE FIERET ET SINE FRAUDE PECUNIAE *(rogaretur)* DILIGENTER CURARUNT [13].

Dopo questa escavazione la goletta, oltre che col nome di Darsina, comincia ad intitolarsi altresì con quello di « Mandraccio » [14].

Nel 1589, a cominciare dal giorno 3 di luglio fino al 15 del successivo settembre si espurga il fondo dalle pietre ivi esistenti mercè l'opera di alcuni marangoni e cavandone più decine di chiatte. Da questa data fino all'autunno del 1626, nel qual tempo vi lavorava a togliere il tufo colla nuova macchina da esso inventata il padovano Giulio Martelli, non si hanno notizie di altre escavazioni fattevi. Ventitre anni dopo, 1649, lavorano ad escavarvi certi fratelli Gnecco e per un tratto di palmi cinquecentocinque in lunghezza, e trecento in larghezza, asportando palmi cinque e once 7 di materia formanti canelle 491 $^1/_3$, si che a lire 37 la cannella si ebbero in mercede la somma di lire 18.179,6,8.

Frattanto dopo l'escavazione del 1576 il nome di « Mandraccio » si era fatto comune per indicare l'antica Goletta del Ponte dei Cattanei, mentre quello di Darsina non le era stato attribuito che raramente.

Dal detto anno in appresso il Mandraccio servì di stanza eziandio alle galere genovesi e straniere, le fiaminghe ed inglesi che in peculiar modo frequentavano il nostro Porto, e fu in pari tempo destinato a luogo di demolizione delle vecchie triremi, e per carenare e spalmare ogni sorta di navi.

Servì più tardi infine di stazione alle chiatte, alle piattaforme galleggianti dei calafati ed alle barchette, che radunate a mandra vi si vedevano ancora pochi anni or sono; prima cioè che lo si colmasse colle marne e i detriti provenienti dalle demolizioni e dagli sterri del Colle di S. Andrea in città ([15]).

NOTE.

([1]) *Gavone* ossia insenatura. Con tal nome s'indicava altresì l'insenatura al di là del Capo di Faro.

([2]) A conferma di tale derivazione della voce *Mandraccio* citerò quanto scrisse il Guérin, laddove dice che i greci di Rodi chiamavano il loro porto col nome di *Mandraki* o di stalla, a cagione che le navi, in esso ancorate, allorquando veniva stesa la catena, vi restavano rinchiuse come mandre nelle loro stalle; *comme des troupeaux dans leurs bergeries*. Donde la voce «mandraggio» servì anche a indicare la gabella sul bestiame da mandra. Nei capitoli della città di Alcamo leggiamo infatti che il diritto sui «mandraggi» apparteneva a quel Comune. E. Guglielmotti, *op. cit.* alle voci *Mandraccio* e *Patàscia*.

([3]) Georgii Stellae, *Ann. gen. Ad annos.*

([4]) Pagano Carlo, *Delle imprese e del dominio dei genovesi* ecc., p., 62.

([5]) *Statuto* ecc., p. 4.

([6]) Qui *passionata* significa muro e non palizzata; questa infatti è detta *serragio*.

([7]) *Tovio* ossia marna.

Arch. di S. Giorgio, *Cancelleria*, Carte sparse, e Arch. civ., *Atti, 1512-17* N. 49 e 184.

([8]) Leggi *tolleno*.

([9]) Arch. civ., *Man. expeditionis Darsine vini et gulete pontis Cataneorum 1574-76*, e *Atti, 1575-76* N. 112, 9 marzo 1576.

([10]) Ivi, *Manuale* cit.

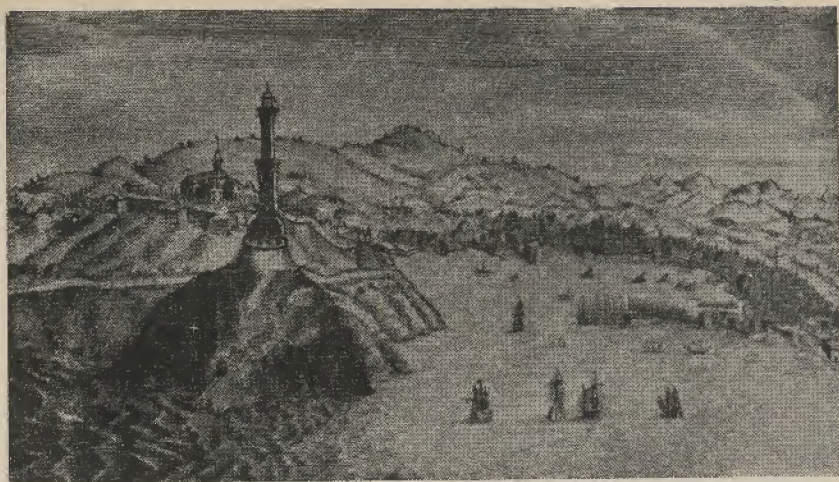
([11]) Sotto la data del 12 dicembre 1576 si legge la spesa di lire 19,16,10 per un pranzo fatto dal Magistrato il giorno in che venne rotta la palificata; il residuo della quale venne estirpato nell'agosto dell'anno successivo (Arch. civ., *Man. Expeditionis* ecc).

([12]) Ivi, *Cart. 1577*, f. 16, 21 febbraio 1577, e *Cart. Expeditionis* ecc., f. 131. Misurava e disegnava la pianta o veduta maestro Gaspare De Luca, ricevendone lire 15 in mercede; scriveva la dicitura che vi si legge Taddeo Carlone che si ebbe la ricompensa in lire 3. Occorrevano palmi 26 di tela *de bertagna*, del valore di lire 2,5 la canna, più lire 2 per il telaio. (Ivi, *Man. 1577*, 30 dicembre e *Man. Expeditionis* ecc., f. 131, 6 maggio 1577).

([13]) Il quadro è ora collocato nella Sala VI del Museo di Palazzo Bianco.

([14]) Il primo documento pervenuto a mia conoscenza che reca il nome di Mandracchio è una supplica dei fonditori Giacomo Merello ed Alessandro Gioardo, ed in data del 21 novembre 1576, colla quale domandano sia loro consegnato un pezzo di cannone scoppiato, il quale pezzo era caduto « nel mandrachio, nel luocho che adesso si espedisce ». (Arch. civ., *Atti, 1575-76*, N. 188.

([15]) Di un' escavazione fattavi nel 1789, si ha notizia in atto del 15 maggio detto anno, e questa fu operata per facilitare lo sbarco delle merci sulla calata del Portofranco, presso alla quale il fondo del mare non arrivava che a dieci palmi. (Arch. civ., *Pratiche pub., 1787-89*, N. 243).

Nel Mandraccio, l' anno 1738, in gennaio, vi si sommergeva il pinco del rinnegato Mostafà, ossia Lazzaro Bruzzone da Sestri Ponente, noto allora col nome di « Lazzarino ».

Veduta di Genova - 1630

CAPITOLO VII

Le Darsene e l'Arsenale.

Tre anni appena erano decorsi, 1159, dacchè si era compiuta la cinta murale civica decretata nel 1155, e la Porta dei Vacca, segnando l'estremo confine occidentale della Città, apriva il passo alla estesa regione di Prè, allorquando i Consoli del Comune deliberavano di formare sull'arenosa spiaggia di questo Borgo alcuni scali ad uso delle navi.

Fu infatti nel 1162 che essi acquistavano non poche case situate presso al lido del mare e tra il rivo volgarmente chiamato « Bocca di Bò » e quello che dall' omonimo e contiguo tempio aveva nome « del Santo Sepolcro ». Quindi, mercè la demolizione delle case stesse, vi apprestavano parecchi scali; e perchè la strada allora ivi esistente percorreva lo spazio a tal uopo necessario, supplivano alla stessa col tracciarne una nuova più in alto, e gettavano un ponte sull' ultimo dei menzionati rivi [1].

Fu questa, possiam dire, l' origine della Darsena e dell'Arsenale; imperocchè l' esercizio degli scali fece sentire la necessità di aver prossimi uno specchio d' acqua chiuso che fosse sicuro ricettacolo alle navi; e così pure magazzini e depositi di ogni cosa occorrente alla costruzione e al racconcio delle stesse.

Infatti il nome « Darsena » presso di noi, durante il medio evo e dopo, aveva significato di « Porto interiore »: *Portus interior*, come dissero i romani. La parte cioè di un porto, ove le acque rese tranquille o per naturali condizioni o per arte, offrono sicuro asilo alle navi. Nè manca anche tardo esempio della denominazione di « Porto interiore » per Darsena poichè ce lo reca un decreto del 7 gennaio 1604 col quale, accennando alla presa deliberazione di espurgare la Darsena delle galere, si ordinava che tutte quante le navi ormeggiate *in interiori portu seu darsina*, fossero condotte fuori entro il 15 febbraio successivo.

Darsenale o Arsenale invece, la « Daraçana » dei catalani, « l'Arzanà » dei veneziani, e nomi affini, indicano un insieme di calate, di scali, di tettoie o navate, di magazzini, di officine, e di ogni altro edificio e cosa necessaria alla costruzione, racconcio, ed armamento delle navi.

Così Dante giustamente descrisse quello di Venezia, dicendo:

« Quale nell'Arzanà dei Viniziani
« Bolle l'inverno la tenace pece
« A rimpalmar i legni lor non sani,
« Che navigar non ponno, e in quella vece,
« Chi fa suo legno nuovo, e chi ristoppa
« Le coste a quel che più viaggi fece;
« Chi ribatte da prora e chi da poppa,
« Altri fa remi, ed altri volge sarte,
« Chi terzaruolo ed artimon rintoppa; »

Del distinguere che solevasi far tra noi la Darsena dall'Arsenale ne abbiamo esempi non pochi, specialmente dal secolo XVI in appresso. Citerò appena come tale, un decreto del 2 gennaio 1602 con che si ordinava la pavimentazione tra la porta della Darsena delle triremi e quella del Darsenale ove si costruivano le stesse: *a porta darsine triremium usque ad ostium darsinalis.* Espressione che dimostra anche chiaramente come per Darsena s'intendesse il solo specchio acqueo ove stazionavano i navigli, e non l'Arsenale ossia il complesso di tutti quegli edificî in che si ripongono e conservano le cose tutte opportune allo armamento delle navi, e vi sono scali e tettoie per la costruzione e sverno di queste. Ricorderò ancora il decreto del 27 aprile 1601, col quale si concedeva ad Antonio Compiano di demolire nella Darsena delle triremi, *in darsina triremium,* l'opera morta di una sua nave esistente nella Darsina del vino, *in darsina vini,* ed il restante o corpo della nave stessa, nell'Arsenale dove si costruiscono le triremi, *in darsinali in quo construuntur triremes.* Le due Darsene che vediam chiamate entrambe col nome di Porto interiore in decreto del 20 febbraio 1306, relativo a certo sbarco di pietre che doveva esser fatto *in interiori portu aut triremio aut vinario.*

Ed ora conviene ch' io, prima d' intraprendere la storia delle due Darsene e dell' Arsenale, avverta il Lettore, come ne' secoli andati, col nome di Darsina si indicasse altresì un deposito od accatastamento di legnami atti alla costruzione delle navi, o risultanti dal disfacimento di queste. Ne porge esempio lo Statuto dei Padri del Comune al Capo VII, ove, sotto la data del 9 novembre 1459, si ha la conferma di un decreto anteriore proibente la formazione di Darsene di legname nel tratto di lido interposto tra la Casa del Comune al Molo e la Porta dei Vacca. E, per recare ancora un esempio, ricorderò un atto del 1500 con che si accenna ad un « Darsenale di legnami di Cosimo Gioffredo, posto allato della Loggia dei mersari, alla Ripa dei *pexarii*, in prossimità del Ponte dei legni ».

*
* *

Già da circa cent' anni, gli edifici, le aree e lo specchio acqueo delle due Darsene e dell' Arsenale della nostra città vengono confusamente indicati col solo nome di « Darsena », mentre invece, siccome vedremo, fino al cadere del secolo decimottavo distinguevasi in modo assoluto l' Arsenale o *Navalis* delle due Darsene, e di queste: quella delle galere, così chiamata dallo stazionarvi tali navi, dall' altra detta del vino, perchè vi si ormeggiavano le barche cariche di questo prodotto ([2]).

Ed ora eccoci alla storia delle prime.

L' anno 1283, narra l' Annalista del Comune, Giorgio Stella, fu fatto un piccolo Porto, volgarmente detto Darsena, presso le basiliche di S. Fede e di S. Antonio. Si sa inoltre che ad effettuare tant' opera si assegnavano diecimila marchi d' argento, detratti dai ventottomila cui ammontava la preda fatta da Tommaso Spinola, ammiraglio nostro, nella vittoria da esso riportata allora sull' armata pisana. Quali fossero i

lavori compiuti di quel tempo sotto la direzione del già a noi noto architetto Marino Boccanegra, non è cenno nelle pagine del citato annalista. Solo da altre carte apprendiamo che a difesa di questa nuova Darsena, correndo l' anno 1312, se ne scavava il fondo e vi si innalzava una torre e ciò per opera di Domenico Salvago e di Giovanni Merello, architetti del Porto e del Molo. Compiuto il lavoro si murava nella torre stessa un marmo colla seguente iscrizione:

MCCCXII. REGNANTE D. HENRICO ROMANORUM IMPERATORE SEMPER AUGUSTO DOMINICUS SELVATICUS ET IOANNES MERELLUS OPERARII PORTUS ET MODULI FECERUNT FIERI IUXTA LOCUM ISTUM PROFUNDUM PALMIS XIV TURRIM QUE FUIT PER GIRUM CANNE CLXXIII IACOPO MERINO EXISTENTE CONSILIARIO DICTIS OPERIS.

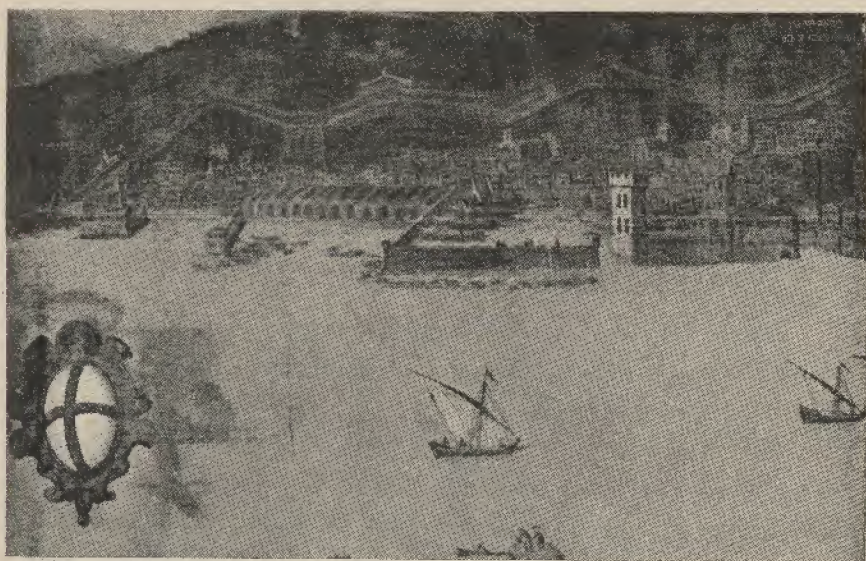
Donde impariamo altresì che la torre e la contigua passionata o muro erano state erette in mare e ad una profondità di quattordici palmi.

Nel 1319, durante le acerbe lotte tra guelfi e ghibellini, detta torre vien guarnita dagli ultimi, poi presa dai guelfi che vi si afforzano nel 1320 e nel 1321, è nuovamente occupata dai ghibellini nel 1322; fatto questo in che essa sofferse gravi danni. Da ciò la sua ricostruzione effettuata nell' anno successivo, lavoro del quale fu posta memoria in lapide murata nella torre stessa e così dicente:

MCCCXXIII DIE PRIMA IUNII. HOC OPUS FECIT FIERI D. PERCIVAL MARABOTUS ET D. ANDALÒ DE GELASIO SALVATORES PORTUS ET MODULI.

Or tornando alla Darsena, dirò come un marmo, già esistente nella stessa e recante la data del 1345, lasci sospettare che di quell' anno vi si operassero lavori, e per cura di Filippo e di Lanfranco Longo, Salvatori del Porto e Molo,

siccome riferisce il Cicala, senza però trascrivere la intera lezione della perduta lapide [3].

Dal Cartulario, poi, dei Salvatori del Porto e Molo per l'anno 1363, conosciamo che già vi erano edifici che appunto allora si stavano coprendo con *abayni* ossia lastre di pietra di Lavagna. Contemporaneamente vi si formano due palizzate

Darsena e Arsenale alla fine del Secolo XVI

o chiudende per l'evacuazione delle materie nello specchio acqueo già rinchiuso. A quest'ultimo lavoro sovraintendono nell'anno successivo Percivalle de Marini e Carlotto de Lorenzi, mentre Andreotto Brancaleone ha l'incarico di esigere e procurare il denaro opportuno.

Nel libro delle spese occorse, scritto per mano di Raffaele Vacca, notaro, sono indicate, quelle per pali, tavoloni, cicogne, ferramenta e per maestri d'ascia ed operai. Compiute che furono le due palizzate, si addiveniva tosto alla costruzione di

un molo per cingere il citato specchio acqueo, lavorandovi attorno i maestri Giovanni Piuma e Giacomo Scrivano in società di più altri. Dopo siffatte opere questa Darsena prende nome di « Darsena nuova alla Porta dei Vacca » per distin-

La Darsena - Secolo XV

guerla dall' altra già scavata presso a San Marco, che viceversa viene indicata coll' appellativo di « vecchia » (1).

In appresso, 1371-74, si lavora ad una novella passionata o muro, se ne approfonda lo specchio acqueo mercè di *scaffa* e, 1379, vi si recano massi dalla Cava di Carignano per costruirvi un più alto muro di clausura alla bocca, in vicinanza della torre, ove hanno già sede dei guardiani, con incarico di

suonare la campana ivi posta per la guardia delle navi ancorate in essa Darsena [5].

A proteggere le navi ormeggiate al di dentro ed a salvaguardare gli edifici e quanto in essi si conteneva da ogni qualunque insulto nemico, si deliberava di accrescerne la difesa mercè di valide cortine e di altre due torri. A siffatti lavori ponevasi mano nel 1402, essendo massari dell' opera Andriano Grimaldi e Carlo Cicogna; il primo dei quali veniva poi sostituito da Pietro dello stesso casato.

Nel cartulario delle spese occorse a tanto lavoro, sono notate le misure delle cortine, sia nella loro lunghezza che nella larghezza e nello spessore, e si hanno pure le dimensioni dei merli che coronavano il parapetto degli *ambulatorii* ossia passi di ronda; e il distacco tra l' un merlo e l' altro. Sono inoltre descritti nelle loro misure i barbacani, i pontili, le posterle, le feritoie, le scale e le porte.

Delle torri, poi, che si innalzavano agli angoli ed alla bocca d' ingresso si hanno altresì le dimensioni, le altezze, il giro e lo sporto od aggetto del ballatoio, e son notate le spese per i beccadelli o mensole, ch' erano parte in pietra nera di Promontorio e parte in marmo, provveduti questi e lavorati da maestro Antonio de Cumi, detto il Piccone. Così del pari son citati, il numero degli scalini posti a salir sulle torri, e la spesa per i cosciali in legno di sabina e di castagno per formar le scale. Lavoravano a tante costruzioni i maestri muratori Giovanni di Lancia, Cristoforo Pevere, Antonio di Ancello (Angelo), Giovanni da Varagine, Giacomo de Zerbi, Stefano da Lugano, Giacomo del Castello da Fegino, e Giovanni da Montorsolo. Maestri d' ascia furono Pietro da Quinto, Giovanni Sauli, Domenico Burrone, Antonio Mazzurro, Giovanni di Cabella insieme al noto Brunello Marenco, *magister ingeniorum*.

Quanto all'insieme delle nuove munizioni ne abbiamo, sebben scorrettamente delineato, il disegno sulla copertina del cartolario stesso; disegno che riproduco a pag. 273, e da attribuirsi siccome credo, al notaro e scriba dell'ufficio, Antonio Bercanecca, che di propria mano scriveva il detto libro (6). Più chiara idea ce ne porgono però altre dipinture che si osservano nel museo del Palazzo Bianco.

Compiuto il lavoro, che misurava ben mille quattrocento ventidue cannelle in muratura, si ordinavano, in ricordo di ciò, due lapidi in marmo ornate di cornice intagliata, opera di Masollo da Melli, la maggior delle quali recava scolpito lo stemma del regio governatore (7) e del Comune, e nell'altra lo stemma regio e quello dei massari deputati all'opera. Lapidi che venivano entrambe murate nella torre prossima alla bocca della Darsina stessa.

Nel 1416, per ordine del doge Tommaso da Campofregoso, chiusa prima con palizzata la bocca, vi si asciugava l'acqua mercè di una macchina munita di una grande ruota girante ed avente numerosi vasi capaci di cinque mezzarole (800 litri) e mercè pure di 27 cicogne, lavorando alla prima ed insieme a queste un ottocento persone notte e giorno senza mai smettere. Il che fatto, se ne espurgava il fondo riducendolo a maggiore profondità. Si costruiva quindi un valido muro che cominciando dall'angolo del ponte raggiungeva l'altro angolo verso la Porta civica dei Vacca, sotto la via pubblica; muro che misurava centonovanta cubiti in lunghezza e dieci in altezza. Si costruiva inoltre un altro muro della torre verso le muraglie vecchie, il quale aveva sessanta cubiti in lunghezza; e la cura dei lavori veniva attribuita agli anzidetti Battista Mazzurro, Gabriele Senestrario e Gaspare Vivaldi.

Nel 1437 si fanno riparazioni alla torre ed al pontile che dalla stessa metteva al passo di ronda, e due anni dopo al moletto e si rifaceva un tetto cadente. Con tutto ciò le con-

dizioni della Darsena peggioravano di giorno in giorno, onde il Governo conscio di ciò, considerando la necessità di conservarla, con decreto del 18 dicembre 1440 ne affidava la cura e il regime ai Padri del Comune, Salvatori del Porto e Molo, con piena facoltà di spendere quanto occorreva per gli opportuni restauri.

Nove anni dopo, 1449, addì 27 maggio, il Doge e Consiglio, volendo esperimentare l'abilità di certo Giannolo da Mantova, fatto venire espressamente per i lavori del Porto, decretavano che i predetti Padri lo facessero lavorare ad approfondire l'ingresso della Darsena. Per procedere a questo, si formavano due palizzate di chiusura, per cui le barche da vino dovettero ormeggiarsi altrove; finchè, avvicinandosi l'inverno, ed essendo cessata a motivo delle intemperie l'escavazione del fondo marino, i padroni delle dette barche supplicavano fossero tolte le palificate, onde poter prendere ormeggio al consueto lor posto. Ciò che venne loro consentito per decreto del 12 novembre 1451, che ordinava ai Padri del Comune di far aprire: *utraque claustra darsine.* Nel 1460 si erigono le mura, *menia darsine,* lavoro che viene tolto a cottimo ed a tanto alla cannella, da Leone Piuma e compagni, maestri di Antelamo, che ne ricevono il pagamento in L. 2210, 3, 4.

Un atto di locazione del 10 novembre 1469 ci descrive un tratto della Darsena nostra di questo modo « vacuo o giardino circondato e chiuso da muro, contiguo alle mura della torre; cui confina al lato orientale il muro esistente fra la torre della Porta dei Vacca e l'altra torre della Darsena. Dalla parte occidentale il lido della Darsena stessa. Dalla parte anteriore la via pubblica e dalla parte opposta il muro di detta Darsena ».

Un altro muro si erigeva nel 1476, siccome risulta da nota del 28 maggio, in che si ha cenno di giornate duecentoquarantadue già fattevi da operai.

Nel 1484 sono «le mure della Darsina che ruinano in molti loci». Così esponevano addì 9 marzo i Padri del Comune, dimostrando l'estrema necessità di provvedere prontamente, giacchè, negligentandone il restauro, era a temere che rovinassero per intero. E alla necessità di nuove riparazioni alle stesse accenna un'altra esposizione del 23 giugno 1491, e la conseguente nomina di Filippo de Camilla, Gio. Pietro Vivaldi, Gio. Bracelli e Pellegro Villa, Padri del Comune, e deputati all'opera dei risarcimenti. Nel 1500, infine, si riparavano i muri predetti e gli edifici.

Frattanto col sorgere del secolo XVI i registri ed i documenti, distinguendo quasi sempre le due Darsene e l'Arsenale ci permettono di esporre in modo peculiare la storia di esse e di quest' ultimo.

Un proclama del 3 marzo 1506, e altri del 18 e 27 gennaio 1507, ordinanti ai padroni delle barche da vino di collocarsi nel luogo assegnato, ci avvertono che, già per decreti fatti in tempi anteriori, si era loro prescritto un posto, secondo il paese donde provenivano. Ce lo conferma un decreto del 27 ottobre 1513, con che s'ingiunge ad essi di collocarsi nel modo seguente, e cioè:

« Quelli che vendono vini del Capo Corso, si pongano dalla piazza dell' Olmo fino al magazzino di Cabio ».

« Quelli che vendono vino rosseze, dove quelli di Capo Corso ».

« Quelli che vendono vini della Riviera di levante, da mezzo il carrogio largo perfino al canto della piazza dell' Olmo al confine di quelli di Capo Corso e perfino a mezzo la detta piazza ».

« Quelli che vendono vini della Riviera di Ponente, da mezzo detto carrogio largo, perfino alla bottega del barbero dove prima si soleva riscuotere la cabella del vino ».

« Quelli che vendono vino di Calvi, dalla detta bottega perfino alla cima del ponteto della Darsina, quale anticamente si chiamava lo ponte de li corsi ».

« Quelli che vendono vini forastieri, dall' ultimo canto (angolo) del magazino de Cabio perfino dove se tengono le jhate (chiatte) ».

Detta Darsena venne fatta espurgare nel 1516, restaurandone anche la *passionata* o muro, ed il ponte anzi citato, che vediamo in altri documenti indicato col titolo di « ponte dei Calvesi ». Compiuto il qual lavoro vi si murava lapide così dicente:

D. O. M.

HUJUS DARSINE ORIENTIS PARS CŒNOSISSIMA POSTQUAM PURGATA FUIT ANNO DOMINI MCCCXXII AC MCCCCXVI EFFOSSA EST AD PALMOS DUODEVIGINTI: FUNDAMENTO TURRIS OSTII: PONTE AC LOCIS CIRCUMQUAQUE LAPIDE QUADRATO REFECTIS: PONTONE PLURIBUS ET INGENTIBUS CAUTIBUS EXTRA UTRAMQUE MURORUM PARTEM PROCELLIS FATISCENTIUM ADIECTIS, AERE PUBLICO: PROCURANTIBUS VIRI PRÆSTANTIBUS: AC PROVIDIS DOMINIS PETRO FRANCISCO CATANEO, DOMINICO DE MARINIS, HIERONYMO BURONO ET AUGUSTINO DE FERRARIIS PATRIE PATRIBUS. MCCCCCXVI.

« E i Padri del Comune, scriveva sotto l' anno 1516 il Giustiniani, che vide compiere il lavoro, fecero i fondamenti della torre e del ponte, e si fortificò il muro dentro e di fuori con grosse pietre, quali portò il pontone e si assettò la bocca ». Cose tutte delle quali è cenno nelle scritture dei Padri anzidetti. I lavori continuavansi ancora durante il 1519 come si scorge dal Manuale di quest' anno, che reca molte note intestate: *Expense reparationis murorum Darsine*, così *a parte occidentali,* come *a parte orientali.*

Nel 1573 si lavora a restaurare il moletto o Ponte dividente questa Darsena da quella delle Galere, provvedendo le

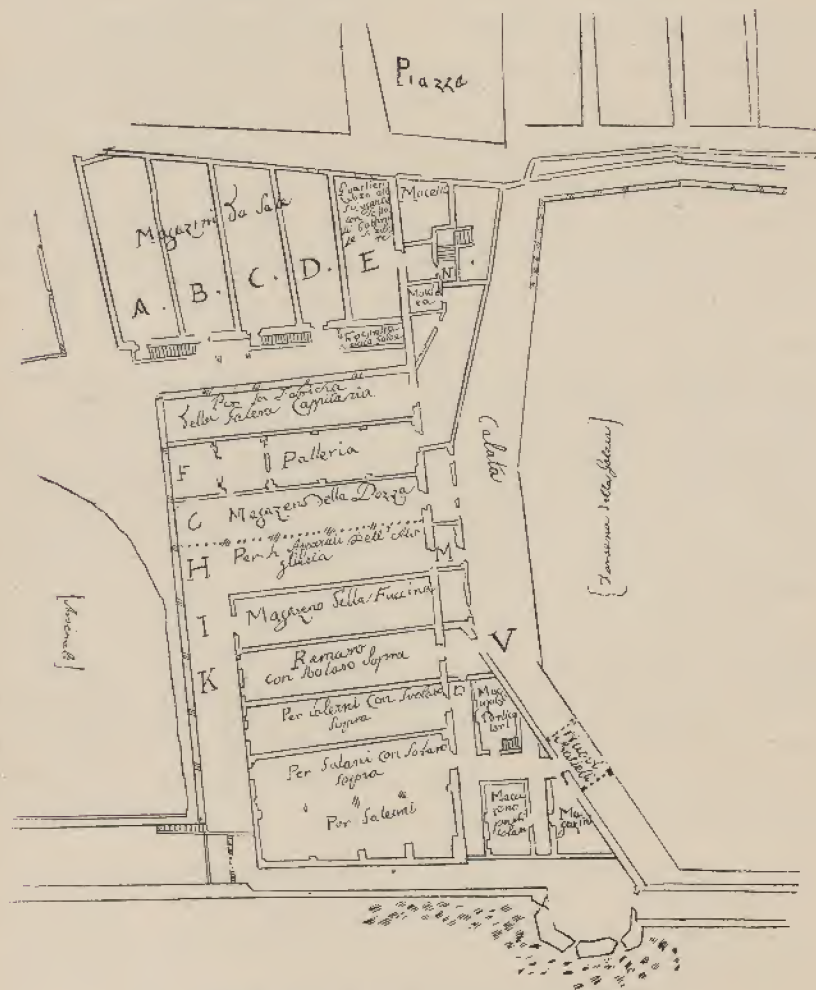
pietre riquadrate a scalpello maestro Antonio da Carabio, piccapietra. Nell' anno appresso si procede alla escavazione del fondo, essendo deputato all' opera Francesco Lomellino. Costruita come di consueto la palificata ed esaurita l' acqua mediante numerose cicogne fatte agire giorno e notte, malauguratamente cedeva la palizzata, sicchè fu forza rimetterne il lavoro all' anno successivo, mutando però il punto della palificata demolita.

Nel 1583 si ordinava una nuova espurgazione di detta Darsena, ad effettuar la quale il 14 maggio si ingiungeva ai padroni delle barche da vino di uscirne fuori, e il 21 luglio, costruita che fu la palificata, si invitavano le autorità delle due Riviere, a sollecitare l'invio in Genova, di tutti gli uomini esperti in cotali lavori. Contemporaneamente all' opera di escavazione si prolungava il Ponte o molo e le mura delle calate; ciò sotto la direzione dell' architetto Gio. Ponsello, cui addì 18 novembre si deliberava, in premio delle sue fatiche, una retribuzione di L. 125 (9).

Il 19 dicembre stesso anno, i Padri del Comune, in solenne adunanza, considerato che per bontà d' Iddio si era compiuta l' opera d' escavazione e di riforma della Darsena, con grande fatica ed industria operata, deliberavano che, come d' usanza, a perpetua memoria dei posteri, vi fosse murata una lapide, facendovi incidere le seguenti parole:

HAUSTA AQUA EXCAVATO ET EXPURGATO ALVEO,
PONTEM PRODUXERUNT
ET AMBITUS VIARUM IN HANC AMPLITUDINEM DIREXERUNT.
ANNO SALUTIS MDLXXXIII MENSE DECEMBRIS.

Nell' agosto dell' anno successivo si deliberava che invece di porre, come si era già convenuto, una cassa in capo del Ponte o mole alla bocca della Darsena del vino, ad effetto che le triremi non potessero entrare in questa, vi si piantas-

sero in cambio dei pali di ontano, rafforzati con chiavi lignee; lavoro che avrebbe giovato quanto la cassa.

Particolare dell' Arsenale - Secolo XVII

Da un decreto del 14 marzo 1588, sembrerebbe però che o non si fosse punto fatto il piantamento dei citati pali, o se sì, non rispondessero al bisogno, giacchè in quel medesimo

giorno si ordina che non si conducano triremi in detta Darsena; *ne triremes ducantur in darsina vinaria.* Nel 1589 e per

Pianta generale della Darsena e Arsenale - Secolo XVII

decreto del 2 giugno si riparava il Ponte tra le due Darsene, il cui pavimento era corroso così da non potervi passeggiar sopra, ed il massiccio del Ponte stesso dal quale cadevano

conci nell' acqua, con danno del fondo di entrambe le Darsine. Restauro che fu un vero rifacimento, come si conosce dalla quantità del materiale che necessitò per effettuarlo e dall'ammontare delle spese notate ne' Cartulari. Nel 1591 poi si espurgava il fondo di quella del vino per mezzo di una macchina a zappe.

Coll' esordire del secolo XVII e cioè nel 1602, si ripavimenta la calata, si ristora il muro verso il mare, il Ponte dividente le due Darsene ed il muro presso alla bocca; lavori affidati in parte a maestro Gaspare Corte. Sei anni dopo, si risarciscono nuovamente i muri ad entrambi i lati della bocca. Dieci anni dopo, 11 giugno 1618, si decretava di chiudere questa Darsena del vino, dal lato della città, con alta muraglia di cinta, di allargarne la calata e nel tempo stesso di purgarne il fondo. Discusso il modo ed ottenuto il denaro necessario, il 27 luglio si sollecitava il pretore di Sassello a voler inviare qui dei fabbri legnaiuoli esperti nel preparare i legnami per la formazione della palificata di chiusura della detta Darsena. Il qual materiale apprestato appena nell' ottobre successivo, cavandolo da quella *bandita* o bosco, veniva poi di colà inviato alla marina di Varazze per mezzo di buoi, e da quella spiaggia al nostro porto, navigandolo con barche. Il lavoro della palificata fu però rimesso al successivo 1619, a cagione dell' inverno che s' inoltrava, e fu il 23 gennaio che un proclama avvertiva chi avesse voluto assumere e questo e quelli del muro di cinta e della espurgazione del fondo. Il 12 aprile si ordinava il proclama avvertente la prossima costruzione della palificata, per la quale già addì 27 marzo i Padri del Comune avevano convenuto con Bastiano Manara intorno al modo di preparare le tavole e i pali, di conficcar questi nel fondo, inchiodare gli assi ai rotondi, finire insomma di tutto punto detta palificata, asciugarne l' interno e mantenerlo tale per lo spazio di 4 mesi onde poter procedere in questo tempo all' escavazione del fondo.

Il 17 aprile anzicitato, inoltrandosi la buona stagione, si ordinava che le barche tutte da vino ed altri navigli ormeggiati in detta Darsena, ne uscissero, onde poter dare cominciamento ai lavori deliberati. Già per atto del 5 luglio vediamo compiuta la palizzata e il 9 stesso mese i Padri del Comune a convenire per l' asseccamento dello specchio acqueo, e poi di nuovo il 28 agosto allo stesso scopo, giacchè non si era riusciti dapprima, a cagione di guasti avvenuti alla palificata, onde fu forza costruirne una seconda più addentro. Estratta finalmente l' acqua, asciugato ed escavato il fondo, si procedeva alla erezione della muraglia di cinta e formazione delle calate sotto la direzione dell' architetto Giovanni Aicardo e addì 8 maggio del 1620 si deliberava di tramandare memoria di questi lavori in apposito quadro. Eseguito il quale si deliberava quindi che a' piedi dello stesso si scrivessero le seguenti parole :

« CIMBARUM STATIONEM AQUA PRIUS EXHAUSTA MOX CŒNO EXPURGATA AC TOPHO EXCAVATO, MAXIMAM IN ALTITUDINEM DEPRESSERE ÆDILES PATRES COMMUNIS PERILLUSTRES VIRI BARTOLOMEUS GARIBALDUS Q. P., MARCUS AURELIUS LOMELINUS OLIM P. V., MARIUS SPINULA Q. T., JOHANNES DE FRANCHIS OLIM S. ET JOHANNES BAPTISTA DE MARINIS C.

FOSSA INSUPER AD RETINENDA URBIS PURGAMENTA INTERIORI LITTORI OBDUCTA, EXTERIORI AUTEM FIXA PALORUM CONTIGNATIONE AD OCULTOS MARIS EXITUS COHIBENDOS OBIECTA ».

Oltre ai lavori dianzi accennati si era infatti costruito un canale fugatore che recava al di là della Porta dei Vacca, quanto già versavano nella Darsena stessa le fogne discendenti dalla regione di Prè.

Nuovi restauri alle calate si operano nel 1626, e nell' anno appresso al Ponte che divide questa dalla Darsena delle galere. Cinque anni dopo, 1631, 27 novembre, si ordina la costruzione

di un muro divisorio delle due Darsene, da erigere lungo il moletto o Ponte che le separava, e ciò anche per impedire le frodi della gabella del vino. Nel 1644 e 1648 si approfondisce il fondo alla bocca d'ingresso, si rifà quindi, 1661, il muro divisorio perchè caduto, in massima parte, tre lustri dopo si riparano le calate e nel 1678 il muro della bocca o ingresso; lavoro che si ripete vent'anni dopo.

Col secolo XVIII, 1704, 1713 e 1719 si riparano le calate or da un lato or dall'altro, e nel 1720 si procede alla escavazione della bocca comune alle due Darsene, poichè non poche pietre ivi cadute erano di grave ostacolo e di danno alle galere che entravano per ormeggiarsi nella loro Darsena. Nel 1729 per decreto del 17 febbraio si ordina la espurgazione del fondo presso la calata di terra, a scopo anche igienico, facendovi lavorare la macchina detta il *Mondonuovo*. Nel 1756 si restaura un tratto della calata presso i cancelli della porta, e tre anni dopo le calate laterali alla cortina separante le due Darsine, procedendo altresi alla loro pavimentazione. Nuovi risarcimenti alle due calate anzidette si operano nel 1763 e 1764, e poi ancora or nell'una or nell'altra nel 1766 e 1772. Nel 1784 si espurga questa Darsena del vino, lavorandovi nel gennaio, a causa del fetore che tramandavano le acque, lavoro operato senza formazione di palificata, ma co' semplici mezzi delle *bette* e delle zappe larghe, e ripetuto nel 1785 e 1786 durante sempre la stagione invernale. Poi nel 1787 e 1788 vi lavora, e sempre a tale effetto, il *Mondonuovo* insieme alle bette o liuti; espurgazione che segna l'ultimo lavoro fatto alla Darsena del vino e che ne chiude anche la storia ([10]).

Aggiungerò infine come in tempi men remoti i Collettori della gabella sul vino facessero chiudere con grosso trave, munito di catenaccio, la bocca della Darsina stessa, e in quella guisa che pur si soleva chiudere la bocca comune di ingresso

ad entrambe le due Darsene, e come l'Ufficio delle milizie nel 1602 sbarrasse pure con grosso tramezzo in ferro la bocca di quella delle galere.

Noi però, non preoccupandoci punto di cotale impedimento, entreremo liberamente in questa per farne pure la sua storia.

La Darsena delle Galere.

Premesso quanto già ebbimo a narrare intorno a questa Darsena in un alle origini sue, confuse con quella della Darsena del vino e del Darsenale, dirò ora come nel 1504 le sue mura ed il Ponte che la chiudevano abbisognassero di urgenti riparazioni, per procedere alle quali necessitava larga somma di denaro. Il perchè addì 14 maggio, Filippo de Clèves, governatore pel re di Francia Luigi XII, deputava Luca Gentile, Pellegro Villa, Giorgio Lomellino e Gerolamo di Moneglia a visitare le mura predette e calcolare la spesa che si sarebbe dovuto fare.

Ignoro quali lavori di risarcimento vi si facessero, non certo però di ricostruzione, giacchè sei anni dopo, 8 marzo 1510, s' incaricavano i Padri del Comune di esaminare attentamente le mura, il Ponte e la Torre, e far periziare a qual somma sarebbero ammontate le spese di restauro. Le quali dalla relazione dei medesimi risultavano in mille o mille duecento ducati, che si trassero da maggiori imposizioni sopra il vino e sopra le navi venienti nel Porto.

Nel 1515 si discute nuovamente sul modo di aver denari per riparare le torri che sono « tanto roze (corrose) dal mare che stano in pendente (pericolo) de ruinar ». Infatti, provveduto il denaro all' uopo, si effettuavano gli indicati lavori, che in un con quello della escavazione della Darsena del vino, ricevevano compimento nell' anno successivo, ricordandoli nella lapide già innanzi riferita.

Tre anni dopo, 1519, i Padri del Comune dedicavano le loro cure a rifare il muro dal lato occidentale, ad escavare il fondo insino a 12 palmi, previa la costruzione di una palificata; ed a riparare il muro verso il mare, rifornendolo di copiosa scogliera. Lavori cominciati in maggio e compiuti col cader del dicembre e dei quali si faceva cenno in lapide di questo modo:

« ANNO MDXX SPECTATI VIRI THOMAS DE FRANCHIS BURGARO, BAPTISTA BOTTUS, BLAXIUS DE AURIA, JACOBUS LOMELLINUS AEDILES SEU PATRES COMUNIS NAVALIS SEU DARSINÆ UT NUNC VOCANT, PARTEM QUÆ OCCIDENTEM SOLEM SPECTAT CŒNO ACCURATISSIME REPURGATAM AD XII PALMORUM ALTITUDINEM DEPRESSERUNT, REFECTO ILLIC MURO ET PREGRANDIBUS SAXIS AD EXCIPIENDAM MARIS IRAM EXTRINSECUS OBIECTIS ETC. ».

Venticinque anni scorsero indi senza che si procedesse a nuovi lavori, e cioè fino al 1545; nel qual anno addì 27 febbraio si deliberava di « fare expedire et evacuare le Darsene » che erano piene di terreno. Lavoro che compiuto nel luglio successivo, se ne perpetuava il ricordo in una iscrizione in marmo, dettata dall'annalista Jacopo Bonfadio e così dicente:

« INTERIOREM HUNC PORTUM MAGNO AGGERE DIUTURNA MARIS TERRÆQUE COLLUVIE OPPLETUM CUNICULOSQUE GASPAR GRIMALDUS BRACELLUS PAULUS SAULIUS CASANOVA ET CATANEUS PINELLUS ÆDILES SUMMA DILIGENTIA PURGATOS MENSIBUS CIRCITER IV REDDIDERUNT AVERSISQUE ALIO CLOACIS DURO TOPHO SCOPULISQUE EFFRACTIS RIPIS ELLEGANTER ERECTIS AQUA IN ALTITUDINEM PALMORUM TRESDECIM FOSSO ALVEO INTRODUCTA TUTISSIMAM NAVIBUS STATIONEM PRÆSTITERUNT. ANNO MDXXXXV XX JULII.

Quasi ciò non bastasse, a tramandare ai posteri la memoria del loro operato, si ordinava al pittore Cristoforo Grasso un quadro che rappresentasse il processo della escavazione; dipintura che si vede in oggi nelle sale del Museo di Palazzo Bianco, ed appiedi della quale leggonsi, a spiegazione della stessa, le seguenti parole:

FORMA MODUSQUE PURGATIONIS DARSINE CEPTE PRIMA MARTII ET FINITA XX IULII MDXLV OPERAM DANTIBUS PATRIBUS COMUNIS GASPARE GRIMALDO BRACELLIO PAULO SAULIO CASANOVA ET CATTANEO PINELLO.

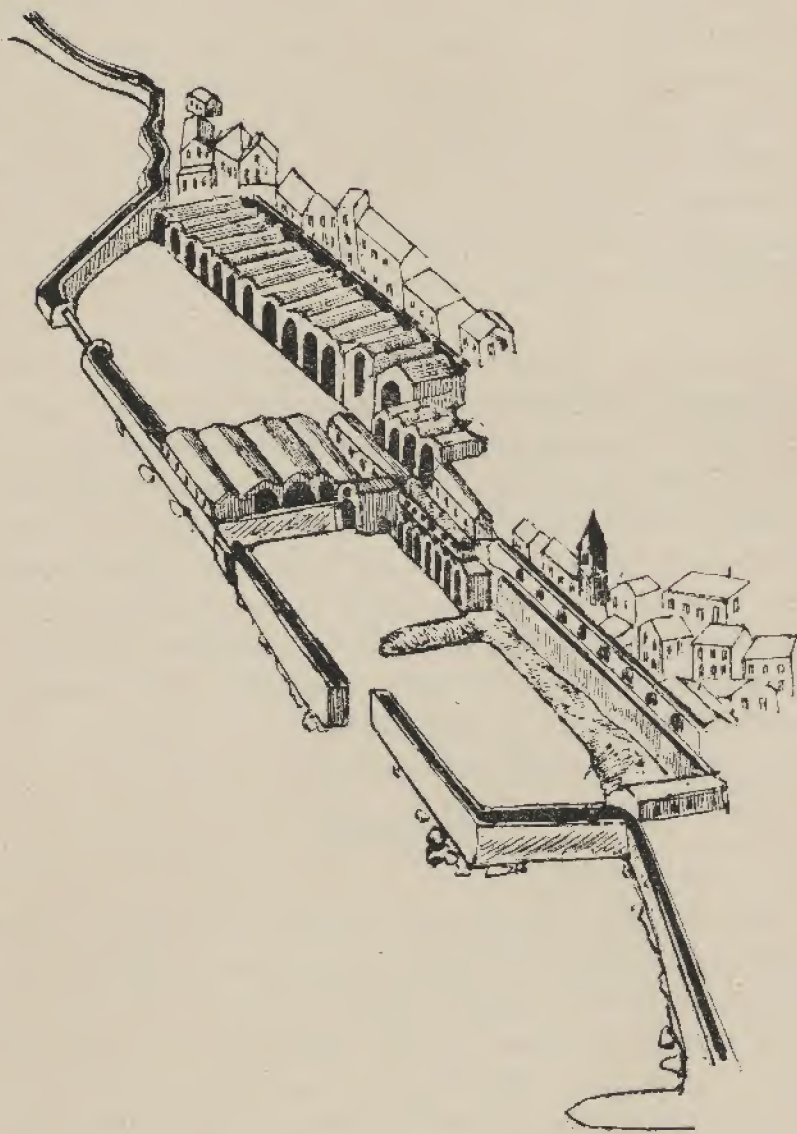
Nel frattempo si riparava altresì la calata, per effettuare il che, maestro Martino d'Arosio scalpellava più che mille duecento pietre tolte dalla Cava di Carignano. Tacciono quindi le carte fino al 1564, pel qual anno recano notizia di restauri operati al muro di cinta per mano dei maestri Bartolomeo Pisano, Domenico Muzio e Bartolomeo Lagomaggiore.

Coll' esordire del secolo XVII, 1603, addì 21 febbraio, si comunicava al Deputato al Porto, la deliberazione presa di far espurgare la Darsena delle triremi, costruendo prima, come d'uso, la necessaria palizzata, giusta il disegno presentato. Per operar questa traevansi i legnami da Varazze e dai boschi di Savona, e il 21 dicembre Pietro Coltella e Battista Boccardo si obbligavano per contratto verso il detto Deputato, di lavorare le tavole od assi necessarì, col dovuto incastro; di congiungerle insieme e di tutto apprestare cotal lavoro per il giorno 4 febbraio del 1604. Dodici giorni dopo, un pubblico proclama avvertiva circa l'appalto del lavoro di prosciugamento, il quale toglievano a fare Cipriano Varsi e Gio. Maria Ratto, mercè di 150 cicogne.

Ciò fatto, procedevasi alla escavazione del fondo, asportando le materie estratte, al di là del Capo di Faro, e raccon-

ciando nel tempo stesso il muro circostante, onde rendere più ampia la calata. Compiuti i quali lavori, addì 6 dicembre, si decretava, che per tramandare ai posteri la memoria di essi, se ne facesse una pittura da conservare nell' Ufficio del Magistrato [11], e che in tavola marmorea da collocare nella parete delle mura civiche di fronte alla calata, ricostruita pur essa allora, fosse a notizia di ciò, scolpito quanto appresso:

EXSICATO INTERIORI PORTU, QUEM TRIREMIUM VOCANT, EOQUE COLLUVIE RUDERIBUS PURGATO, TOPHO EXTRACTO, RIPA CUM VENTICULIS AD INFLUENTEM EX TERRA PROLUVIEM REPRIMENDAM EXTRUCTA, AQUA IN OCTO ET DECEM PALMORUM ALTITUDINEM INTRODUCTA FUIT. QUÆ OMNIA ILL. VIRI JO. BAPTA FRUGONUS, HIERONIMUS DE ECCLESIA, GASPAR SPINULA JOFREDI FILIUS, GEORGIUS SPINULA LUCIANI FILIUS ET FRANCISCUS MARI POSTQUE DICTOS FRUGONUM ET MARI JOANNES INVREA BENEDICTI FILIUS ET JOANNES ANDREAS PALLAVICINUS THOBLÆ FILIUS, PATRES COMMUNIS, SUMMA CUM DILIGENTIA FIERI CURAVERUNT ANNO DOMINI MDCIV.

Nel 1617 si procede nuovamente a risarcimenti della calata, che si ripetono nel 1622, 1627, 1641 e 1642. In quest' ultimo anno si delibera l' escavazione del fondo, affidandone il lavoro ad Illario Gnecco che lo continua ancora nell' anno 1642 e lo porta a compimento nel successivo 1643. Più notevoli lavori alla calata presso l' ingresso di detta Darsena hanno luogo nel 1648. Nel 1670 e 1673 si opera una espurgazione del fondo, specialmente alla bocca, dove era rovinato un tratto del moletto o ponte, che vien pure ricostruito. Tre anni dopo altri e vasti lavori vengon fatti alle calate per mano dei maestri Gio. Antonio Laora e Francesco Firpo. Nel 1690 infine si rafforzano diversi pilastri che minacciavano cadere e travolgere insieme i soprastanti magazzini.

La Darsena e l'Arsenale nel Secolo XVIII

Nel secolo successivo i lavori che si fanno a questa Darsena delle galere non assumono grande importanza. Infatti non ci risultano che in quelli di riparazione ad una calata nel 1744, e di altra nel 1755. Nel 1769 si procede, mediante le *bette*, alla espurgazione del fondo, per togliere il putridume che emanava un forte puzzo, cagione, come credevasi, delle malattie che si erano sviluppate nelle ciurme delle galere ivi ancorate. Dieci anni dopo, e ancora nel 1784 e nel 1788, si restaura nuovamente la calata dal lato dei magazzini che si erano destinati a deposito di merci in Portofranco. Contemporaneamente s' intraprende una novella espurgazione del fondo, e sempre pel motivo anzicitato, adoperando oltre le *bette* anche la macchina detta il *Mondonuovo.* Lavoro che dura fino al 1796 e che si opera soltanto nella stagione invernale, onde ovviare allo sviluppo di malattie, causa il fetore che tramandavano le materie estratte. Quale ultima costruzione fatta in questa Darsena, citerò quella di altri magazzini ad uso di Portofranco, eseguita nel 1795, costruzione colla quale si chiude la storia della Darsena delle galere.

L' Arsenale.

Già vedemmo come nel 1162 i Consoli del Comune facessero formare parecchi scali sulla spiaggia della regione di Prè, acquistando all' uopo case e terre da più privati ed aprendo più a monte una nuova via, in sostituzione di quella più antica e prossima al mare che restava compresa entro l' area dei citati scali. Ci è noto inoltre l' iniziata costruzione della Darsena tra le Chiese di S. Fede e di S. Antonio, separata poi da un moletto o Ponte, da cui la sua divisione in due Darsene, quella detta del vino, perchè destinata a stazione

delle barche cariche di questo prodotto ed alla sua vendita, e l'altra Darsena detta delle galere, perchè vi si riparavano e stavano in disarmo e vi svernavano queste ed altre navi. Frattanto al lato occidentale di questa Darsena, in tempi a noi sconosciuti, si era fatta una secca o gettata, ad accrescere la quale addì 24 giugno 1285 Corrado Panzano, *operarius Darsine de Sancto Joanne,* conveniva a nome del Comune con certo Boamonte del Pontile, *platarolius,* ossia chiattaiuolo, nei seguenti termini:

Doveva il Boamonte formare una secca, o meglio colmare con calcinacci e detriti, qualunque tratto di mare o *bolago* spaziante fra alcuni pali della Darsena anzidetta di San Giovanni, e verso terra, ossia da certa secca che già vi era e sulla quale già si erano costruiti edificî e pilastri, insino all' angolo della Porta di mezzo di detta Darsena e da ivi insino ad altri pali piantati appositamente per segno.

L' altezza del riempimento doveva uguagliare quella della secca già esistente e dalla quale doveva cominciare la nuova. In corresponsione di ciò il Panzano prometteva pagare al Boamonte lire quarantaquattro *genovine,* dedotte lire quattordici quale locazione per un anno della chiatta appartenente al Comune e consegnata al Boamonte stesso per compiere un tal lavoro. Da questo interessante documento apprendiamo che ad occidente della Darsena tra Santa Fede e Sant'Antonio esisteva già una gettata coperta di edificî con pilastri, ossiano archi o navate per trarvi a secco le galere, e che il Boamonte vi formava un nuovo ampio spiazzo, mediante il riempimento del tratto di mare o *bolago* sovraindicato.

Siffatti edifici e pilastri con le sovrapposte tettoie, erano però soggetti ai danni del mare tempestoso, giacchè dal lato di questo non ebbero di subito alcun riparo, ma solo più tardi vi si formava una scogliera, aperta nel mezzo per dare il passo alle navi, e racchiudente lo spazio acqueo al cui labbro

stavano gli scali di costruzione e di *alăggio;* scogliera che nel 1379 e 1391 veniva rifornita di nuovi massi per ovviare a cotali danni. Nel 1394 si riparavano diversi pilastri reggenti appunto le tettoie sotto le quali stavano a sverno le galee ed altre navi e *panfili* di privati.

Ma poco giovarono siffatte parziali ricostruzioni, chè per imperizia dell'architetto un bel momento crollarono le navate, onde fu forza rifarle. Una lapide collocata sulla porta di detto Arsenale, ricordava le operate ricostruzioni di questo modo:

« PRESTANTES VIRI FRANCISCUS LOMELINUS Q. ANTONII, ANGELUS DE CROVARIA Q. BAPTE, JO. BAPTA ADURNUS Q. GRAVANI ET BAPTA SPINULA Q. ANTONII, QUATUOR REVISORES COMMUNIS, PUBLICO DECRETO DARSENALE HOC QUOD ARCHITECTI IMPERITIA UNO MOMENTO CORRUERAT, REFICI FECERUNT PUBLICA PECUNIA EX CARTULARIIS ET DEBITORIBUS COMMUNIS VETUSTIS, SUA DILIGENTIA RECUPERATIS EDITIS ETIAM DOMUNCULIS COMMUNIS REDDITIBUS ASSIGNATIS. ANNO GRATIE MCCCCIII ».

Nel 1408 vi si fecero ripari ad un tetto, distrutto da un incendio e altri alle pilastrate corrose dall'impeto del mare. Altri tetti vi si ricostruivano nel 1413 e nel 1449.

Nel 1454 vi si fabbricava un più vasto magazzino per riporvi le munizioni, compiuta la cui erezione, si apponeva una lapide presso la porta dello stesso, dicente:

PRESENS MAGAZENUM MUNICIONUM COMMUNIS FABRICARI FECERUNT PRESTANTES VIRI LUDOVICUS DE FORNARIIS ET MARCUS LERCARIUS, DE PECUNIA COMMUNIS DEPUTATI AD REGIMEN IPSORUM PER OFFICIUM MONETE. ANNO DOMINI MCCCCLIIII EODEM ANNO.

Lavori invece di restauro si fecero agli edificî nel 1458 e ad una tettoia nell'anno successivo. Nel 1460 si assegna ai maestri Leone Piuma e Filippo di Brea il lavoro a cottimo del muro di cinta a monte, e perveniamo senz'altro al 1468.

Addì 24 novembre del quale Corrado da Foliano, luogotenente ducale ed il Consiglio degli Anziani deliberavano che i Padri del Comune, oltre alla cura commessa loro pochi giorni prima della custodia delle munizioni del Comune, avessero pur questa dell'Arsenale e di quanto in essa si trovava; che spettasse a loro la nomina del custode e non più all' Ufficio di Moneta, ed avessero infine autorità di ricuperare tutto ciò ch'era stato sottratto dai magazzini anzidetti. Come trapela da questo decreto, il custode Domenico Italiano, ch' era stato eletto dallo Ufficio di Moneta, aveva commesse malversazioni durante il suo ufficio.

Divagando qui un istante dalle esposizioni dei lavori e costruzione dell' Arsenale, riferirò in succinto quali erano i doveri del custode di esso, cavandone notizia dall' atto d' elezione a tale Ufficio del Domenico Italiano e dalla promessa sua, non però mantenuta, di fedelmente osservarli. L' atto in data del 29 maggio 1459 lo nominava a custode col salario annuo di lire cinquanta. Doveva egli diligentemente custodire tutti i vasi, scali e corpi di navi esistenti nell'Arsenale, e quanto vi si sarebbe collocato in progresso di tempo. Doveva tener pronti tutti gli ingegni ed arnesi marittimi e le artiglierie, come pure gli argani, le funi e le carrucole per il varo delle galere e custodire attentamente gli scafi delle triremi, biremi ed uniremi. Il che prometteva di fare, con atto del giorno successivo.

Colla nomina poi che, in vigore del precitato decreto del 24 novembre 1468, i Padri del Comune avrebbero fatta del custode dell'Arsenale, questi doveva su di ogni lavoro fatto in essi da privati, esigere quanto segue:

Per alberi di nave da *cantara* dieci in più lire 2,15 più le legna che ne risultassero.

Per alberi di nave da *cantara* cinque in nove, lire 2, più le legna come sopra.

Per alberi di nave da *cantara* quattro in meno, lire 1, più le legna.

Per alberi di navigli di *timoni* 3, soldi 12, e denari 6, oltre il legno.

Per timoni di nave, di *cantara* dieci in più, lire 1, 5, 5, per ogni timone oltre le legna.

Item di nave di *cantara* cinque in nove, lire 1 per timone e le legna.

Item per nave di *cantara* quattro in meno, soldi 8 oltre le legna.

Per racconcio di navi di *cantara* dieci in più, lire 1.

Item di navi di *cantara* nove in meno, soldi 12.

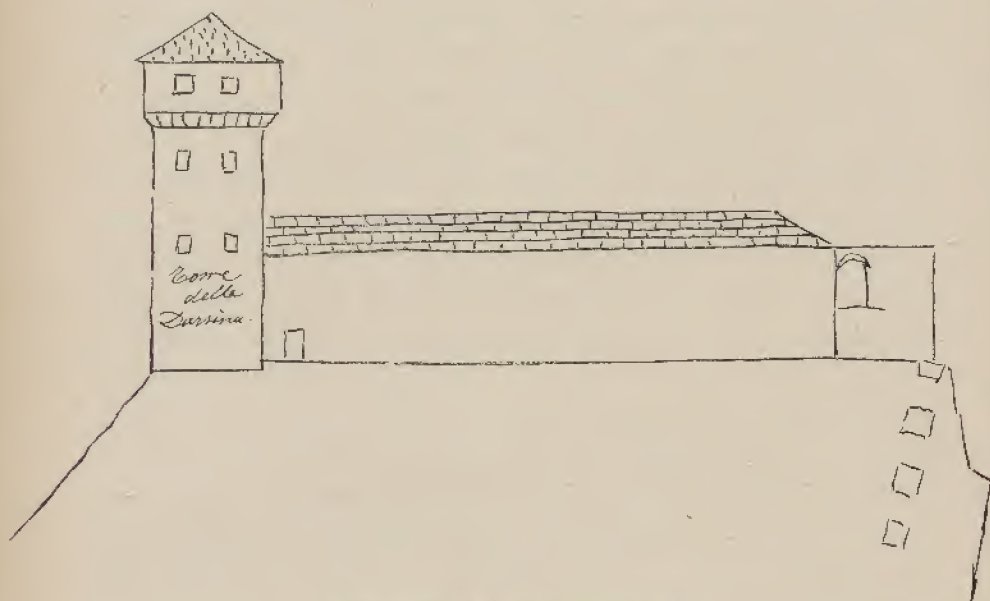
Era inoltre stabilito che nessuno potesse impostare *saettie* od altre barche negli scali, nè depositare legnami in detto Arsenale, nè varare barche in esso costruite, racconciate o trattevi a secco, senza preavvisarne e soddisfare il detto custode; al quale era, in caso contrario, attribuita facoltà di sequestro su delle anzidette cose.

Eccoci ora al 1471. La città è sempre sotto la signoria del duca Galeazzo Maria Sforza. Il 30 agosto in presenza del Vicegovernatore, convengono l' Ufficio di Moneta, quello di San Giorgio e non pochi cittadini e vien loro esposto essere ritornati gli ambasciatori spediti al Duca, e che questi aveva espresso il desiderio di costruire gran numero di galere a proprie spese. E poichè l'Arsenale si trovava non soltanto privo di istrumenti, ma sopratutto in condizioni deplorevoli e tali così da minacciare rovina, si chiedeva consiglio circa il da fare. Su proposta di Simon di Negro che dimostrava esser l' Arsenale capace soltanto di 14 galere, si commetteva ai Deputati all' opera, di visitarne i vecchi edificî, considerare la spesa necessaria a ripararli, quanto dovevasi costruire di nuovo in ampliamento dello esistente e con quale somma di denaro. Che frattanto, ove si volesse addivenire alla fabbrica

di alquante triremi, non bastando lo spazio assegnato a tal lavoro, si facessero tettoie in legno per tenerle al riparo durante l'inverno. Il che si approvava, ma nulla di nuovo si intraprese, onde il Giustiniani scriveva: « e fu determinato in pubblico consiglio di edificarlo e non di meno non si venne mai all' esecuzione ».

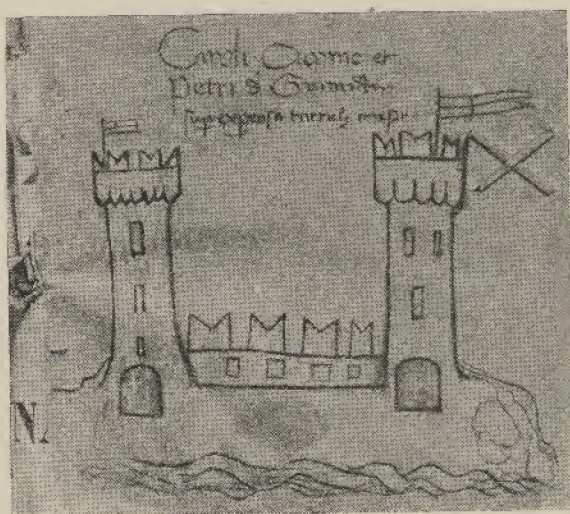
Il lavoro infatti si limitò soltanto ai restauri dei vecchi edificî, e fu operato nell' anno successivo, essendo deputati a ciò Meliaduce Salvago, Paolo Giustiniano, Antonio da Cassana e Gerolamo Spinola. Pochi anni dopo, 1480, ed in pubbliche assemblee, vediamo nuovamente lamentare le infelici condizioni dell' Arsenale ove erano avvenute rovine e di altre si temeva. Occorreva cioè di riparare, come infatti si fece, parecchî pilastri, rifarne altri e risarcire le tettoie, il legname delle quali fradicio dalle acque piovane che vi penetravano, minacciava rovinare in un con esse sui sottostanti scafi delle galere. I quali ultimi, privi degli opportuni sostegni giacevano semisepolti nell' arena. In uno dei pubblici consigli tenuto il 29 dicembre 1484, Domenico Promontorio, esponendo queste cose, dichiarava « non meravigliarsi punto se gli interessi del Darsenale procedevano male, giacchè mai si erano retti con ordine ». Proponeva pertanto fossero affidati ai Padri del Comune.

Fu però appena il 18 novembre del 1488 che si addivenne alla effettuazione del consiglio proposto dal Domenico Promontorio. Il decreto, basandosi sul fatto che l'Arsenale era male governato, che le sue condizioni divenivano sempre peggiori sì che minacciava sfacelo, giacchè non era chi se ne curasse con amore e diligenza, ne attribuiva l' amministrazione ai Padri del Comune. Il 27 detto mese, compiuto l' inventario delle galee e di quanto esisteva nell' Arsenale, Bartolomeo Maxena, custode dello stesso, ne faceva consegna ad Ilario di Corsanego, *maestro d' ascia*, a nome dei Padri del Comune, in presenza di Bartolomeo Frevante notaro e scriba.

Da una dettagliata esposizione letta in pieno Consiglio, addì 21 marzo 1498, circa la deliberata costruzione di 25 galere, vediamo lamentare ancora le cattive condizioni dell'Arsenale e la necessità di aver denari per ripararlo. « A noi hora resta « da sapere gode (dice la relazione) questa occaxione ed de « havere loco in lo quale queste galee se possino tegnire de « manera che non si guastino, et non segua di queste quello

Torre della Darsena - Secolo XVI

« che molte altre fiate per pocha cura est intervenuto, per « essere lo nostro darsinale la più parte roto et de manera « che più non si ne possiamo servire. Per questo peroche « pocho varia havere galee senza darsinale, como la expe- « rientia ne ha mostrato, vi havemo facto domandar qui per « notificarvi tal cossa, peroche essendo ad ogni modo neces- « sario havere loco idoneo per potere esse galee salvare e possiati « aregordare la forma come se habia a trovare li denari neces-

« sarij a tal speza, la quale havera non solum a servire per « noi ma li figioli nostri, siando lo affare nostro tuto maritimo ». Su proposta di Gio. Francesco Spinola si deliberava di attribuire la cura dell' una cosa e dell' altra all' Ufficio del mare.

Non molto dopo, 17 maggio, in altro pubblico consiglio si accenna alla costruzione, già cominciata, delle 25 galere. Che inoltre in un anteriore parlamento si era discorso nuova-

Torri della Darsena - Secolo XV

mente della restaurazione dell'Arsenale, affidando la cura ad otto cittadini, perchè trovassero il denaro. E siccome l' Ufficio di San Giorgio aveva ripetutamente negato i richiesti sussidi, su proposta di Stefano Spinola, si deliberava di ricorrere all' Ufficio di Balia, perchè versasse a tal uopo la somma di millecinquecento *aurei.* Acconsentì questo e già addì 13 agosto aveva versato agli otto Deputati porzione della citata somma, fornendo loro altre quote addì 10 ottobre e 5 dicembre successivi. Posto quindi mano ai restauri, rifornendo altresì di

massi la scogliera racchiudente lo specchio acqueo, si lavorava tuttavia nel decorso del 1499, senza che però fossero compiuti gli opportuni restauri, per condurre a termine i quali necessitavasi di ulteriore tempo e di nuovo denaro.

Di ciò faceva rimostranze nanti il Consiglio degli Anziani in seduta del 22 novembre detto anno, Filippo de Cleves, governatore del re Luigi XII di Francia, sotto il cui dominio era il nostro Comune. Esponeva egli che avendo visitato l'Arsenale, ne aveva constatato le cattivissime condizioni e la minaccia di imminenti rovine, come altresì il misero stato in che trovavansi le galere in esso raccolte. Delle quali ultime raccomandava il pronto racconciamento onde poter sempre tener alta la gloria acquistata sul mare dagli antecessori. Il 14 aprile 1500 commetteva ai Padri del Comune la cura di riparare gli edificî e le mura dell'Arsenale ed anche quella delle navi in esso raccolte.

Coll'alba del secolo decimosesto, riparato che si ebbe ai danni, ponevasi in discussione se non fosse opportuno di locare a privati la cura e custodia dell'Arsenale e quanto in esso capiva. Ciò contro un annuo censo e coll'onere di conservare gli edificî, ed ogni altra cosa, riscuotendo dai padroni delle navi i diritti dovuti per lo sverno e per i lavori operati alle medesime. Accolta favorevolmente la proposta, il 6 marzo 1503, Francesco Lomellino, Angelo da Crovaria, G. B. Adorno e Battista Spinola, quattro ufficiali del Comune, deputati alla fabbrica dell'Arsenale, locavano questo con tutti gli scali, case e torre in essi esistenti a Matteo Corsanego e Lodisio di Brevei, notaro, per un periodo di dieci anni e per l'annua somma di centocinquanta lire. Compiuti i dieci anni, lo tolsero in affitto Lazzaro da Torriglia e Bartolomeo Gorsezio, ai quali succedeva un Domenico Curletto, per sole annue lire centoquarantacinque, sotto condizione però di lasciare ad uso dei Padri del Comune due degli scali anzidetti. Condizione

questa che vediamo conservata nelle locazioni fatte con altri in appresso.

Nel 1571, 76, 77 e 78 e poi ancora nel 1585 si versarono, quando in minor quantità e quando in maggiore, pontonate di di massi ad ingrossare la scogliera ed a restringere la bocca esistente in essa, onde impedire, occorrendo, mercè catene, l'ingresso nello specchio acqueo interiore, e renderlo più tranquillo in tempo di procelle.

La rovina della maggior parte degli archi o tettoie avvenuta la notte del 26 novembre 1592, con grandissimo danno delle galere che vi stavano sotto, richiedeva un pronto ed efficace riparo. Ottenuti i mezzi pecuniarî dall' Ufficio delle compere di San Giorgio, si chiamarono a consiglio uomini periti, architetti e maestri costruttori, circa il modo di riedificare l'Arsenale tutto. E il parere fu di attenersi a certo disegno formato a tale effetto. Posto mano al lavoro, che fu tratto a buon fine sette anni dopo, 1599, si deputavano G. B. D' Oria, Gerolamo Assereto, Stefano Giustiniani e G. B. Senarega ad istudiare il modo e la forma di accrescere la detta fabbrica il più possibile. Di calcolare inoltre la spesa che si richiedeva per ciò fare, avendo il Gran Consiglio deliberata la costruzione di altri quattordici scafi di galera, e desiderando accrescere il numero sino a 25. Il 10 settembre detto anno, gli anzidetti G. B. D' Oria e compagni riferivano quanto segue:

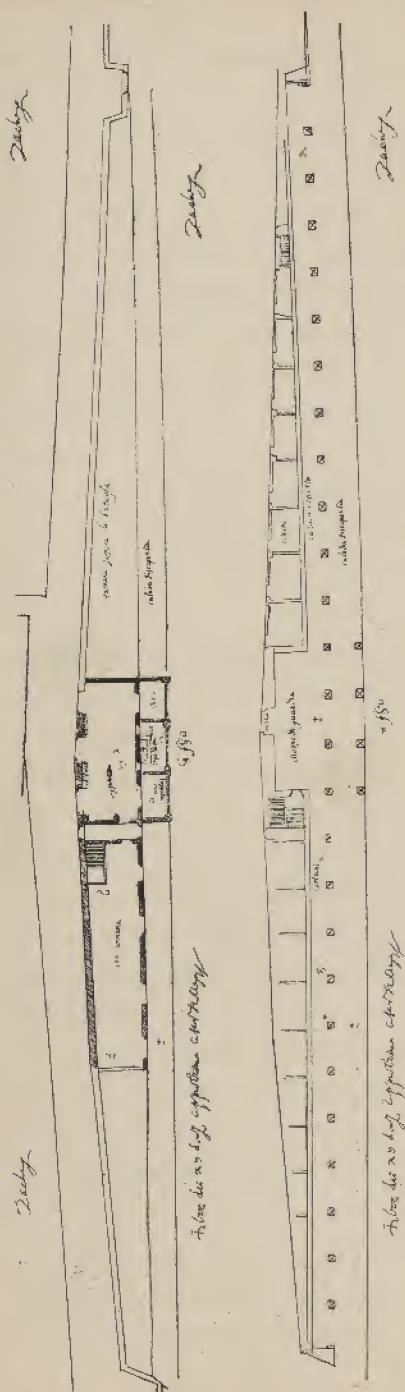
« Che in conformità della deliberazione già fatta l' anno 1594, si tirasse una cortina dalla muraglia dell'Arsenale sino al baluardo di San Tommaso, per retta linea verso detta piattaforma uscente fuori in mare, acciò potesse servire per fianco a detta cortina. Che in fondo della stessa verso la Darsena si facesse un' altra piattaforma che rispondesse alla suddetta; la quale cortina cominciasse sopra la scogliera del Darsenale, per continuare sopra una nuova scogliera da costruire dal fondo del Darsenale esistente, sino al citato baluardo di

San Tommaso per retta linea verso detta piattaforma, in conformità del disegno ».

« Che lo spazio della cortina sino alla strada pubblica confinante con il Darsenale e che continuava sino a San Tommaso si asseccasse in quella parte dove arriva il mare, e ridotto ad ugualità vi si edificasse quel numero di portici (tettoie) che fosse possibile, ognuno de' quali portici fosse per lo meno capace d'un corpo ossia scafo di galera; calcolandosi che potevano riuscire cinquanta portici, tra quali cinque capaci di ricevere una galeassa per ognuno di essi ».

« Che la fabbrica di detti portici si facesse in maniera che riguardassero da ponente a levante, ed ogni filza (corso) di essi portici fosse capace di cinque corpi di galere e vi fossero dieci filze, ognuna delle quali andasse a varare nella Darsena. Che a tale effetto si gettasse in terra la muraglia dividente il Darsenale dalla Darsena, ed in luogo di essa vi si facesse una muraglia *matta* per chiudere l'ultimo portico di ognuna delle filze essendo essa più facile a rovinarsi e poi rifarsi in caso di varamento ».

« Che nello spazio risultante vi si potrebbero fare magazzini per riporre e conservare non solo legnami per la fabbrica, ma ancora armamenti, apparati e munitioni per provvisione delle galere, oltre al sito (spazio) che per detto effetto sarebbe nel baluardo di San Tommaso, come potevasi vedere nel modello, quando però venisse deliberato servirsi del monastero, come veniva approvato che si facesse, per maggiore sicurezza della città ». Si accennava quindi alla spesa calcolata in cinquecentomila lire da spendere in parecchi anni, bastandone subito sole centomila.

Presentata la relazione ai Serenissimi Collegi, questi in loro seduta del 4 novembre successivo concedevano ai sopradetti Deputati « la facoltà della fabrica della cortina et piat- « taforma da farsi dal baluardo di San Tomaso sino alla

Calata della Darsena - Secolo XVII

« Darsina, et dal Darsi-
« nale et fabrica di galere
« et armamenti et appa-
« rati di esse conforme al
« modello presentato et
« relatione fatta in scritto
« dalli deputati a di 10
« settembre, con servirsi
« al detto effetto del mo-
« nasterio e chiesa delle
« monache di San To-
« maso, ottenuto però
« licenza dalla Santa
« Sede ». Ma è a credere che appunto quest'ultima, ponendo il veto alla proposta demolizione del vetusto tempio ed annesso cenobio, impedisse l'effettuazione di un tal disegno, che come affermavano il Doria e compagni era oltremodo buono ed eziandio « bello e decoroso per la città.

Ciò non impedì però che si addivenisse a meno vasti lavori, per procedere ai quali si assegnava ai ridetti Deputati la notevole somma di lire quattrocentomila, ed il 21 gennaio 1600, si deliberava come in appresso:

« Che si die ordine perchè li Deputati alla fabrica del « nuovo Arsinale siano riconosciuti di tutti gli effetti che « spettano al pubblico pertinenti alla detta fabrica, così di « materiali, come di apparati per fabricare, et ancora di « quelli legnami vecchi che non possono più servire per fabrica « di galee, ma si bene per detta fabrica e di ogni altro effetto « a essa pertinente, il che tutto sia loro consegnato; et che « possono servirsi et disponere a uso di detta fabrica de ma- « gazzini et ogni altro sito posto in detto Arsinale ».

« Item che si dia ordine perchè siano scritte in credito « di detti deputati le lire cinquemillia che ha fatto di comodo « la Casa di San Giorgio, et che parimente siano riconosciuti « di ogni altro effetto assignato a detta fabrica ».

« Che le sia data commodità di servirsi delli schiavi delle « galere per travagliare in dette fabriche ».

« Che a caotella le sia data autorità di astringere coloro « che fabricano calcina o la vendono, o altri materiali, perchè « li ne vendino al giusto prezzo con deduttione della cabella « per uso di detta fabrica, et che per questo effetto et ogni « altro che riguardasse l'essecuttione della cura datali dalli « serenissimi Collegi, possano servirsi delli bargelli et altri « ministri publici, li quali debbano ubbidirli ».

Due decreti, uno del 31 maggio e l'altro del 14 giugno 1604 coi quali si permetteva di deporre il terreno scavato dal fondo della Darsina delle galere *in situ et sub arcubus Darsinalis noviter constructus*, ci imparano che già si erano costruite le navate o tettoie, e un altro decreto del 26 agosto successivo avverte dell'ampliamento della via che percorreva il detto Arsenale e della erezione di un muro alto palmi diciotto lungo il percorso della prima.

Nell'anno 1605 addì 26 di ottobre i Deputati predetti esponevano ai Serenissimi Collegi, qualmente per ben perfezionare e custodire l'Arsenale e sopratutto per « oviare a

quelli disegni che li potessero esser fatti contra » erano venuti nella deliberazione di proporre quanto appresso:

Primo, l' apertura di una strada fra l' Arsenale e la Darsena, per dare al primo l' entrata principale, come nel disegno che univano; al quale effetto domandavano valersi di certo spazio interposto tra i magazzini di detto Arsenale ed i macelli, che consigliavano demolire, e di un altro piccolo magazzino appartenente all' ufficio del sale.

Secondo, proponevano occupare l' edificio della Casaccia dei Santi Giacomo e Leonardo con alcune piccole case contigue, comecchè luoghi dai quali si poteva facilmente penetrare in detto Arsenale, e di gettare a terra un certo archivolto, affinchè la strada proposta restasse libera ed aperta in modo che le sentinelle potessero guardare tutta la cortina verso terra. Delle quali cose raccomandando l' approvazione, soggiungevano « aver l' isperienza de' tempi passati, et quello che « in altre parti è tallora seguito, fatto conoscere quanto con- « venghi invigilare per la custodia et conservatione di detto « Arsinale et particolarmente di corpi di galere et altri legnami « et cose pertinenti a detta impresa, per quelle macchinationi « et insidie che le potessero esser fatte, sebbene si va proce- « dendo con farli fare buone guardie ».

Col sorgere del 1607 da entrambi i Consigli si delibera l' istituzione di un apposito Magistrato per il governo dell' Arsenale, il cui precipuo compito doveva essere la cura degli edificì, delle galere e degli armamenti ed apparati marittimi riposti negli edificì stessi.

Detto Magistrato, che doveva essere composto di cinque « prestanti cittadini » non minori di trent' anni e durarne soli due in carica, era rivestito dei poteri già attribuiti ai Deputati alla cura dell' Arsenale e succedeva ai Provvisori alle galere, per ciò che riguardava la costruzione di queste.

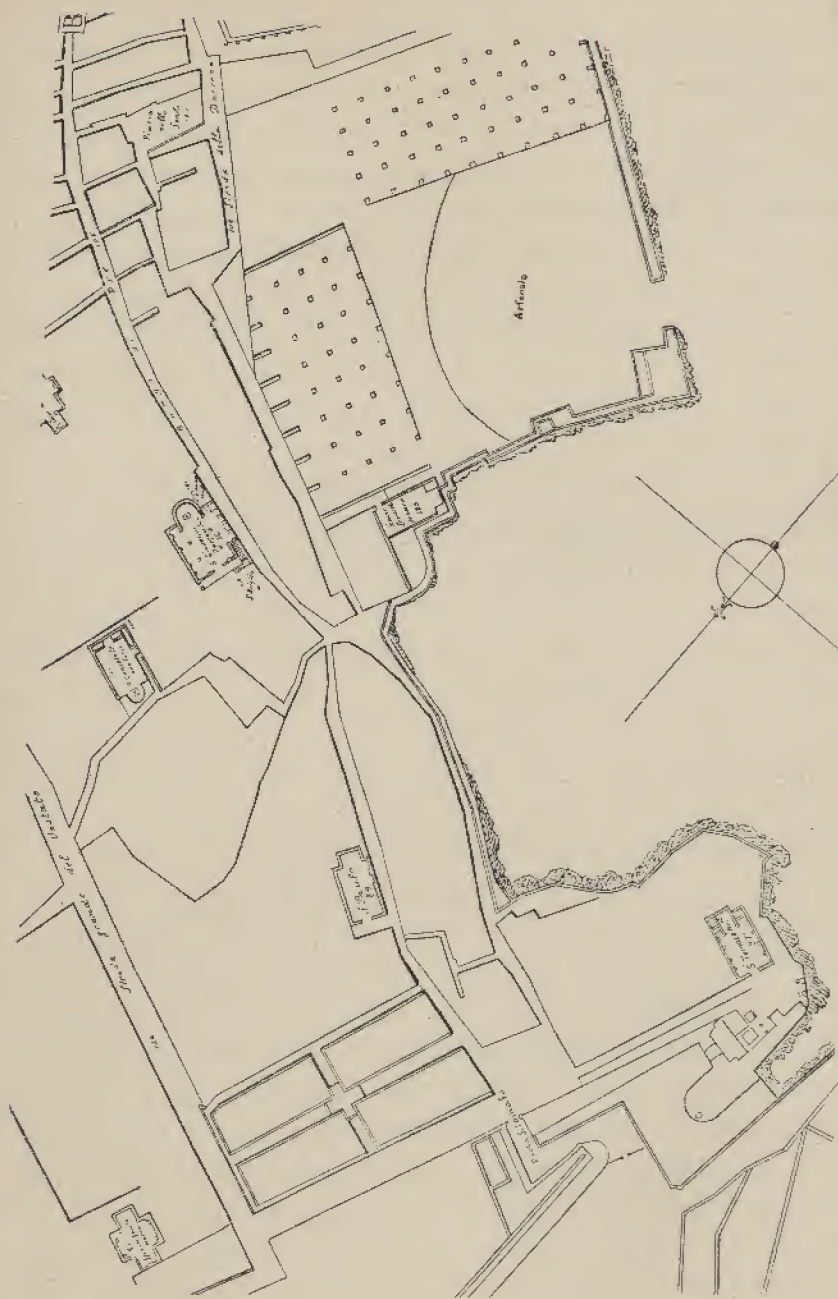
Circa ai poteri ed agli obblighi si dettavano appositi Capitoli che, a maggior cautela, venivan proclamati per pubblica grida il 23 marzo detto anno.

Ommettendo qui di riferire le disposizioni in essi notate relativamente alla elezione ed alle adunanze del detto Magistrato, alla nomina del cancelliere, del cassiere, del capo fabbrica, soprastante ed altri ufficiali, accennerò succintamente alle sole seguenti sue attribuzioni:

Dovrà esso, così dice il capitolo ottavo, « fabricare ossia « finire la fabrica del Darsenale e maghazeni di esso e delle « muraglie e piattaforme deliberate dal gran Consiglio li 22 « di ottobre 1599, per quella parte cioè che circonda il detto « Darsenale e secondo li modelli di esso Darsenale deliberati « dalli serenissimi Collegi et far finire essi modelli già deliberati « rati in tutto et per tutto come a serenissimi Collegi parerà, « et haverà in ciò detto Magistrato tutta l'autorità che have- « vano li Deputati alla fabrica del detto Darsinale per decreto « de prefati ser. Collegi sotto li 4 de novembre 1599 ».

E al capitolo nono « Haverà ancora il detto Magistrato « cura della fabrica delli quatordici scaffi di galere e sino al « numero de venticinque, et degli armamenti et apparati di « esse come l'avevano detti signori Deputati ecc. ».

E al capitolo undecimo « Per mantenere la maestranza « andrà fabricando o sia farà fabricare più numero de scaffi « de galee oltre li soprascritti venticinque per vendorli poi « con licenza de ser. Collegi et non altrimente ».

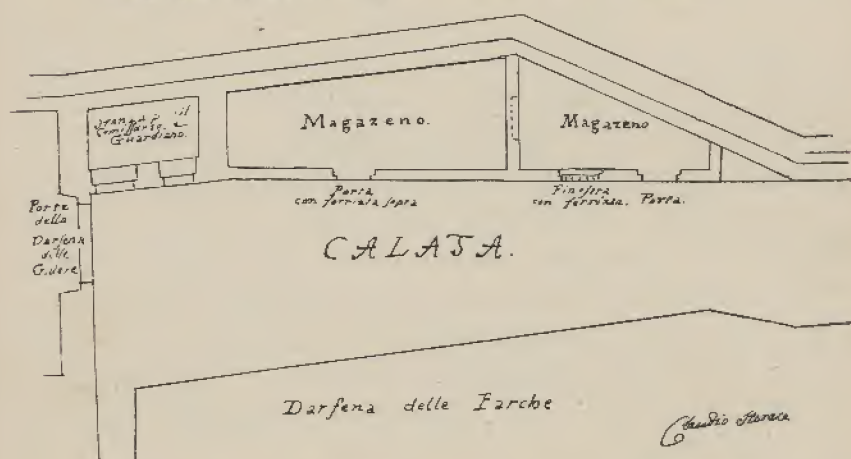
E al capitolo dodicesimo « Haverà cura particolare di « conservare et far conservare non solamente li scaffi et galere « che saranno in detto Darsinale, ma tutti i suoi armamenti « et apparati con tenerne i loro inventarii, de quali inventarii « se ne farà libro particolare, acciò si possa al bisogno havere « ogni cosa in pronto et sapere quello che vi è et havere « facilità di servirsene ».

Pianta dell' Arsenale - Secolo XVII

E al capitolo tredicesimo « Altra cura di esso Magistrato « sarà il custodire et far custodire i boschi in qualsiasi luogo et « modo spettanti alla Republica, compresi etiandio quelli del- « l' isola di Corsica, et perciò potrà ordinare et comandare tutto « quello che gli parera per custodia et conservatione d'essi ecc.».

E al capitolo diciassettesimo « Haverà etiandio l' autorità « di far accomodare le strade, et farne anche fare delle nuove « bisognando, nell' isola di Corsica, per poter condurre alle « marine alberi, antenne, reme, square (panconi) et ogni altra « qualità di legname che saranno a proposito per detto Darse- « nale et per fabrica di galere et suoi apparati ecc. ».

Questi i capitoli che più interessano al nostro compito. Altri parlano degli stipendi, degli operai, degli schiavi chiamati al lavoro, e della autorità giudiziaria attribuita al nuovo Magistrato, circa i possibili doli ed i tentativi di danneggiamenti ed incendio degli edificì dell' Arsenale o del materiale e delle galere in esso esistenti.

Accennerò ora a poche cose operate da quest' ultimo anno, 1607, fino al 1640: e cioè: ad una lieve espurgazione, mediante il solito ponte in legno provvisorio, dello specchio acqueo interiore, eseguita nel 1614; alla chiusura di due arcate per ridurle a magazzini di deposito in Portofranco, 1618; alla chiusura di un archivolto fatta nel 1628, ed alla espurgazione nuovamente operata del citato specchio acqueo negli anni 1634 e 1638. Ed eccoci al 1641, addì 16 luglio del quale si pone nuovamente in discussione la proposta di chiudere con muro il seno marino spaziante tra l' Arsenale e la chiesa di San Tommaso, per indi colmarlo e valersene ad ampliare l' Arsenale stesso rendendolo di tal modo atto alla costruzione di venticinque galere. Ma il disegno, già proposto nel 1639, non ebbe effetto, pel timore che colmando la detta insenatura non ne risultasse danno alle navi in Porto, potendosi da ciò produrre una maggiore risacca.

Tredici anni dopo, 1654, il Magistrato dell' Arsenale si propone di chiudere la bocca del medesimo; ma il disegno è respinto pure. Ed il motivo addotto in contrario fu: che le sabbie ed altre materie che il mare convogliava nello spazio acqueo interiore, avrebbero invece formato degli insabbiamenti nel Porto, con pericolo delle navi.

Dall' anno 1655 al 1675 si lavora alla escavazione dello specchio acqueo ed alla spiaggia di contro agli scali, ove il mare aveva adunata tal copia di sabbia che nuoceva al varo delle galere. Contemporaneamente a mezzo del Pontone si purgava la bocca della gettata dai massi che trascinativi dalle mareggiate, impedivano l' ingresso alle galere stesse. Nel 1676 e 77 si ripara la calata e nell' anno appresso i magazzini di deposito degli attrezzi, e le tettoie fatte per riporvi i legni serventi alle costruzioni navali. Venti anni dopo vi si fabbrica una vasta ferriera, ultimo dei lavori operativi nel decorso del secolo decimosettimo.

Col sorgere del secolo decimottavo, 1704, si procede ad una nuova escavazione e nel 1712 al restauro della calata e

dei pilastri sorreggenti gli ultimi archi della stessa, e nel 1790, infine, fatta un' apertura, non è detto a quale scopo, nella calata della Darsena delle galere e di fronte all' arcata ove si costruivano gli scafi delle medesime, vi si formava sopra un robusto ponte in legno, onde supplire all'interrotto passaggio. E con questo si chiude la storia delle opere e dei risarcimenti dell' Arsenale durante il Governo della Repubblica Genovese.

A chi vide ancora le due Darsine, e cioè quella del vino e l' altra delle galere, e, sebben colmatone lo spazio acqueo, l' Arsenale e gli edifici che lo componevano, recherò notizia come già nel 1703 l' ingegnere Bassignani proponesse la demolizione dei voltoni o navate che davano il tergo alla Darsina delle galere, e di scavare fra questa e l' Arsenale stesso, facendo così uno solo spazio acqueo, chiudendo l' apertura dell' Arsenale con i materiali che sarebbero risultati dallo scavo proposto. Aggiungerò infine come sette anni dopo, 7 marzo 1710, da persona vivente in Parigi, si presentasse il disegno di riunire le due Darsine e l' Arsenale. Idea che venne effettuata più che cent' anni dopo sotto il governo dei Principi di Piemonte.

NOTE.

(1) Cafari, *Annales ianuenses; ad annum. Insuper vero pro utilitate rei publice multas mansiones, que in ripa maris (erant) a fossato Buccebovis usque ad fossatum sancti sepulchri, emerunt et destruxerunt, et super eam terram pro commodo navium scarios ordinare et statuere fecerunt, et desuper directam et novam viam et pontem super fossatum sancti sepulchri fecerunt.*

1163. Nel dì sesto delle calende, *VI kalendas februarij,* del febbraio del successivo 1163, i consoli del Comune confermavano i fatti acquisti e cioè *totam terram quam pro novis scariis faciendis apud manzanum et citra emerunt,* noverando le misure di ogni porzione ed il nome dei proprietari dai quali si erano fatti gli acquisti. (*Iurium Reip.* Liber. I, c. 215).

(2) Il nome di *navalis,* voce prettamente latina per indicare il luogo dove si fabbricano le navi, ossia Arsenale, sebbene di rado, non manca però di comparire nelle vecchie carte dei nostri archivî. Citerò ad esempio un rescritto dogale del 14 gennaio 1449, nel quale si legge: *Cognito quod unun tectorum navalis sive ut vulgo loquimur Darsinalis, partim iam corruit* ecc.

(3) In detta lapide si aveva pure il nome del cancelliere di allora, Lorenzo di Manarola.

(4) Arch. di Stato, *Cart. Salv.* ecc. *1365*, f. 10 e 105. *Navigia que reparaverunt in darsenata nova.*

(5) Arch. gov., *Cart. Salv. 1361*, f. 72, e *1374*, f. 7, e *1379* f. 1, 5 e 13; e *M. 1380*, f. 176. *Angelinus de Langascho et Paulus de Zoalio custodes darsine, pro salario pulsandi in darsena campanulam;* e *Ib. 1391*, f. 189. *Turris darsene super qua est campanella que pulsatur pro custodia navigiorum ibidem svernancium.*

(6) Detto Cartulario porta scritto in fronte: *Expense Darsine. 1402.* Quindi al primo foglio: *Cartularium Introitus et Exitus Massarie et Expensarum fortilicii Darsenate Ianue scriptum et compositum hoc anno de mccccii et mccccii manu propria mei Antonii Berchaneche notarii scribe ellecti et constituti dicte Massarie. Massariis existentibus nobilibus et egregiis viris Dom. Andriano de Grimaldis et Carolo Ciconia.*

(7) E cioè del maresciallo Giovanni Le-Maingre, detto Boucicault, governatore per re Carlo VI di Francia, sotto la cui signoria era allora Genova.

(8) Detta lapide trovasi ora murata nel portico del Palazzo Bianco. La proposta di purgare la Darsena fu fatta il giorno 8 agosto 1515.

(9) Deputati all' opera furono G. B. D' Oria, Ambrogio Lomellino, Lazzaro Grimaldo e Francesco Di Negro.

(10) *Mondonuovo,* denominavasi un grosso Pontone, munito di cucchiaie per la escavazione del Porto.

(11) Il quadro, riprodotto al Capo XI, e che si conserva ora nel Museo del Palazzo Bianco, venne dipinto dal noto pittore Cristoforo Grassi.

(12) Detta lapide, collocata allora nel muro a monte della calata, veniva provvista e scolpita da maestro Battista Carlone.

Contemporaneamente ai lavori di escavazione e di rifacimento della calata, si portava a maggior altezza il muro anzidetto. In detto muro si apriva quindi una porta, adorna di marmi, opera dello scultore G. B. Bagutti.

Veduta di Genova - Secolo XVII

CAPITOLO VIII

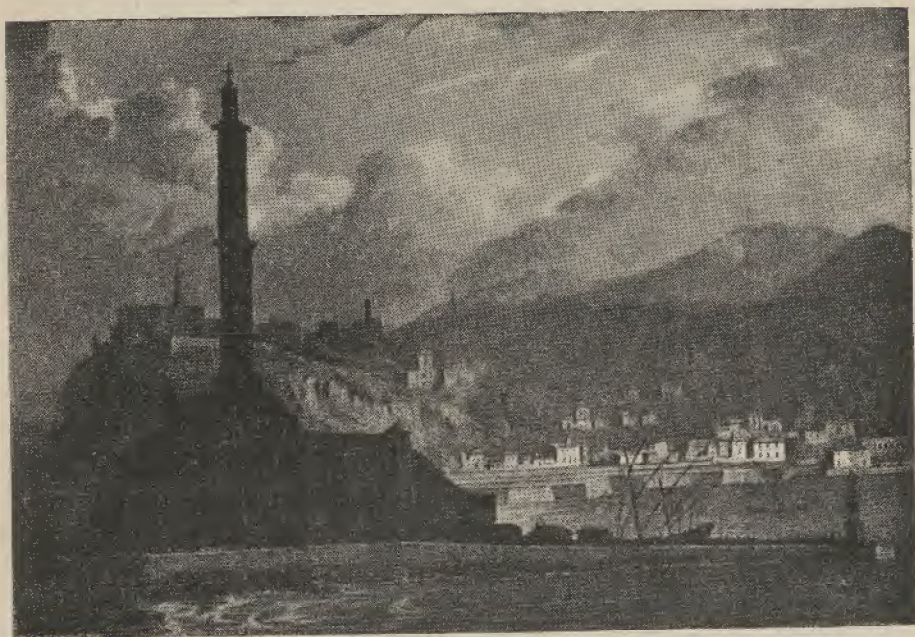
Il Molo nuovo.

Fu scritto e tuttavia si crede che la costruzione di un Molo a Capo di Faro venisse ideata soltanto nel 1637, mentre invece già si era proposta poco oltre la metà del secolo XVI. Ce ne avverte una lettera del Padre Domenicano Gaspare Vassori, diretta alla Signoria e datata da Milano il primo di maggio 1568. In essa infatti scriveva che per rendere sicuro il Porto, problema del quale già si era occupato negli anni anteriori, certo ingegnere Corsi gli aveva suggerito la costruzione di un nuovo Molo, mercè del quale

si sarebbe eziandio ingrandito lo specchio acqueo del Porto stesso. Che inoltre il Molo proposto avrebbe riparato il Porto di allora dai venti e mareggiate di Provenza, che è a dire di *libeccio,* il più dannoso alle navi ancorate in esso, e conchiudeva dicendo: « et con questo molo sarà il più bello et più sicuro porto, et più forte che sia al mondo ». S'offriva infine di spedire il disegno, ove la Signoria avesse voluto esaminarlo. Sulla utilità di siffatta costruzione si ragionò poi ancora negli anni successivi e specialmente nel 1595, come lo attesta un decreto del 10 marzo detto anno, con che il Magistrato dei Padri del Comune affidava a Bartolomeo Calvo ed a Giorgio Centurione il compito di redigere un memoriale circa la utilità del nuovo Molo che si designava allora di costruire: *que fabricari designatur,* a fianco del Capo di Faro, allo scopo di rendere più sicuro il Porto.

Del perchè nel 1595 non si ponesse mano all'opera, possiamo vedere la ragione nella grave spesa che si richiedeva, come altresì nelle condizioni politiche di quel tempo, tutt'altro che serene, e forse ancora nella disparità dei pareri circa il risultato che se ne sarebbe ottenuto.

Senonchè i Padri del Comune, confidando che presto si sarebbe deliberato un tal lavoro, trascuravano alquanto la cura loro attribuita della espurgazione del Porto stesso e della conservazione del Molo esistente, poi detto « il vecchio ». Di là un'ordinanza del Governo in data del 24 maggio 1600, con che si ingiungeva loro di porre il maggior studio e diligenza nella anzidetta conservazione, e di non tener conto alcuno dei discorsi tenuti circa la costruzione di un nuovo molo [1]. Infatti il 30 luglio dell'anno successivo si conferivano a Gio. Andrea Pallavicini i più ampi poteri per provvedere alla sicurezza del Porto, senza però accennare alla costruzione di un nuovo Molo.

A ricordarne il concetto venne la terribile tempesta del 10 novembre 1613, mossa da furioso vento di libeccio, conseguenza della quale fu che quaranta e più navi grosse, oltre a più altre piccole, naufragavano nel Porto, colla morte di numerosi marinai.

Molo Nuovo - Secolo XIX

Quel che si discutesse in seguito a tanto disastro non è noto; certo è che otto giorni dopo si deliberava la nomina di una deputazione che escogitasse i mezzi più atti a migliorare le condizioni del Porto. La quale, eletta nelle persone di Paolo Saoli, Gerolamo Assereto ed Opizzo Spinola, Padri del Comune, addì 11 dicembre successivo riferiva tra le molte cose: essersi riconosciuta necessaria la costruzione del progettato Molo a Capo di Faro, presentando in pari tempo parecchi disegni,

delineati da uomini peritissimi in ciò, e proponendo per di più che in detto lavoro si adoperasse la pozzolana; materia di cui ancora non si era fatto tra noi esperimento alcuno nelle costruzioni sottomarine. L'anno appresso, 21 maggio 1614, i predetti deputati presentavano i capitoli da essi composti per la formazione del nuovo Molo, *circa modum et formam novi mogduli construendi*, corredandoli delle necessarie considerazioni, e dei diversi disegni fatti, ma sempre con esito negativo, perchè rimessane l'approvazione a tempo più opportuno. Così mentre pareva venuta l'ora di deliberare e por mano all'opera, tutto svanì e non se ne riparlò che nel 1621, consultando nuovamente capitani di mare, comiti di galere, e scienziati nostrani e stranieri, la maggior parte dei quali convenivano nella opportunità di tanta costruzione.

Riferirò altrove siffatti pareri e le proposte da essi fatte, cose tutte che non ebbero allora effetto alcuno, e correrò difilato al 1636.

Fu in effetto il 23 gennaio di quest'anno che la Giunta di Marina, impensierita dei gravi danni che di quando in quando riceveva il Porto da tempeste di mare mosse dal vento di libeccio, ordinava di procedere a nuovi studî, commettendo poi la cura di questi a Leonardo della Torre ed a Gio. Francesco Lomellino. I quali dopo lunghi e laboriosi esami delle proposte e disegni già fattisi a tale scopo, e ponderati tutti i pareri, lavoro che durò un intero anno, presentavano la loro relazione nel gennaio del 1637. Esponevano essi come ben cinque fossero i disegni o modi, fra i quali giudicavano di prescegliere quello di fare un nuovo Molo alla Lanterna; proposta già fatta negli anni 1594 e 1613, e che aveva avuta l'approvazione dei capitani inglesi e fiamminghi.

Consisteva essa appunto nella costruzione di un nuovo Molo al di là e al di fuori del vecchio od allora esistente, lasciando un distacco tra esso ed il colle di San Benigno,

affinchè le barche, sì a remo che a vela, vi potessero aver passo in caso di tempi burrascosi od altro. Il 23 febbraio concludevano nei seguenti concetti:

Che il nuovo molo si cominciasse sotto alla Torre della Lanterna, nel punto dove si era fatto allora uno sbarcatoio per le pietre.

Che detto molo si costruisse in direzione di scirocco a contragguardo della torre esistente sopra il Capo di San Vito in Albaro.

Che il distacco o bocca verso terra misurasse cinquecento palmi.

Che le casse per formare il detto molo fossero fatte a scarpa e lunghe palmi cento, conforme al disegno eseguito da maestro Bartolomeo Bianco.

Che si dovessero riempiere di pietre da cannella assai piccole e impastate con calce e pozzolana.

Che di siffatto modo si dovesse condurre il lavoro fino all' altezza di palmi cinque sul livello del mare, e che quanto di detta opera doveva formarsi al di sopra, si alzasse altri palmi dieci; eppertanto palmi quindici in tutto fuori d' acqua.

Che infine il massiccio si rivestisse interamente di pietre riquadrate a scalpello ossia « piccate ».

Il 14 gennaio 1637, se ne deliberava la costruzione in massima, incaricando i precitati Della Torre e Lomellino a studiare il modo di avere i denari necessarì, e quindi facendo instanze al Magistrato dei Padri del Comune perchè eleggesse alcuni del suo Ufficio a sovraintendere all' esecuzione. Ma addì 4 novembre successivo ancora non si era trovato il denaro, siccome risulta da un ricorso della menzionata Giunta inoltrato ai serenissimi Collegî. Presentato il quale ai Protettori delle Compere di San Giorgio affinché sovvenissero la somma occorrente, il Gran Consiglio delle stesse in sua adunanza del 9 dicembre acconsentiva alla domanda.

Frattanto Ansaldo De Mari, ingegno elettissimo, studiava già da più anni allo stesso intento, esaminando i disegni tutti presentati, dei quali aveva avuto anche copia fin dal settembre del 1633. Porgeva quindi una sua relazione sul modo di effettuare tant' opera, unendovi un disegno di progetto.

Compiuti di tal modo i più accurati studî intorno all' opera costruenda ed ottenuto il denaro necessario per intraprenderla, il dì 3 marzo del 1638 i detti Padri del Comune addivenivano alla approvazione dei capitoli conchiusi col De Mari, dai quali si ha: che la lunghezza del Molo costruendo, la cui orientazione era quella già innanzi citata, doveva essere di palmi 1800, con lasciare una bocca dalla parte di ponente di palmi 200 a 500, in maniera che dalla terra sino all' ultimo termine verso levante misurasse palmi 2000 ovvero 2300. Che la fabbrica dovesse essere compiuta entro lo spazio di tre anni, o tutt' al più di quattro, quando il tempo, lo stato del mare od altre cagioni straordinarie non permettessero di lavorarvi. Che ove l' opera costasse meno di 500,000 scudi una parte del denaro risparmiato fosse assegnata al De Mari; più altre condizioni circa i pagamenti ed il modo di avere il materiale necessario.

Posto quindi a di lui disposizione il pontone e gli attrezzi opportuni, dei quali tutti rilasciava ricevuta, il 22 maggio al cospetto di sei senatori si poneva la prima pietra del nuovo Molo, collocando in essa, oltre varî oggetti, un' inscrizione dettata dal De Mari stesso colla seguente dicitura:

D. O. M.

NOVAE LIBERTATI MOENIA VISUM PATRIBUS STRUXISSE PARUM NISI NOVAM ET MOLEM FUNDARENT ANNONAE, NEC ALIUM SECUNDO OPERIS MOLITOREM QUAERENDUM RATI QUAMQUEM FIDELEM ET ..... PROBARUNT IN PRIMO ANSALDUM DE MARI. HIC IGITUR

MANDANTIBUS SERENISSIMO AUGUSTINO PALLAVICINO DUCE, EXCELLENTISSIMIS GUBERNATORIBUS ET ILLUSTRISSIMIS PROCURATORIBUS ANNO SALUTIS MDCXXXVIIJ DIE XXIJ MAIJ NOVAM MOLITIONEM ..... (2).

Il 18 agosto successivo G. B. Brignole e Luciano Spinola venivano deputati a studiare in un coll' Ansaldo sul modo e luoghi da cavar pietre per la scogliera; le quali si era statuito fossero di 40 palmi cubi per il di fuori della stessa, e di soli 20 per al di dentro. Le cave venivano aperte in più luoghi delle vicinanze del Porto e precipuamente alla Chiappella nelle possessioni Forno poste all' Oliva, e presso e a mare della Lanterna nel punto ove già era sorta la Briglia; la celebre fortezza eretta nel 1507 da Luigi XII di Francia.

Per più agevolmente effettuare il trasporto delle pietre sul posto, addì 18 gennaio 1639, l'Ansaldo proponeva di ridurre a soli cinquanta o sessanta palmi di lunghezza la bocca od apertura che si doveva lasciare a ponente; perchè ristretta a tal misura si poteva costruire lungh' essa un ponte, che avrebbe giovato assaissimo al trasporto delle pietre da scogliera e dei materiali da costruzione.

Senonchè mentre la nuova ed utile opera decretata ed iniziata a riparare il Porto dai venti libici, già era per metà costruita e pareva poter resistere benissimo alle furie del mare, avvenne che scoppiata il dì 8 aprile del successivo anno una terribile tempesta, ne sconquassava la compagine. Tre giorni dopo i serenissimi Collegi a prevenire che il danno non si facesse maggiore, deliberavano che ben cento palmi di scogliera venissero tosto formati al di fuori, e vi si operassero tutti quanti i risarcimenti e lavori necessarî per la conservazione dell' opera; tra i quali ultimi la fondazione di archi da riempire mercè pietruzze impastate con pozzolana. Al che tutto si poneva mano immantinente e con mirabile sollecitudine.

Deliberavano inoltre che la costruzione del Molo stesso si protraesse verso Capo di Faro più di quanto si era disegnato fare, riducendo a soli centocinquanta palmi lo spazio di mare tra l'uno e l'altro, comechè sufficiente al passaggio delle navi.

Il 7 dicembre successivo Ansaldo De Mari porgeva relazione del suo operato, notando che già 980 palmi di Molo si erano costruiti, il fondamento del quale, a venti palmi sott'acqua, aveva dimostrato, com'egli aveva predetto, che a tale profondità il mare non ha azione o forza da asportare le pietre; che la spesa occorsa col suo modo di costruire risultava di molto inferiore a quella che si sarebbe richiesta operando con altro sistema, e che, ove si dovesse eccedere il termine di quattro anni stabilito per il compimento del Molo, in tal caso era sempre da considerare che a paragone di altri consimili lavori eseguiti fuori, si era sempre proceduto con singolare celerità. Tale pure doveva essere il sentimento dei serenissimi Collegî, giacchè addì 22 stesso mese, elogiando l'Ansaldo, già tanto benemerito per la costruzione delle mura civiche e per il modo da esso escogitato per questa del nuovo Molo, lo richiedevano che non si allontanasse dalla città, come aveva domandato. Nel tempo stesso, perchè rimanesse qui a dirigere e compiere il lavoro già per mille palmi costruito, assegnavangli in rimunerazione dell'opera già eseguita la somma di ventitremila pezzi da otto reali ([3]).

Il lavoro, sebbene si dovesse smetterlo nei tempi procellosi e durante la stagione invernale, procedè nondimeno abbastanza alacremente, tantochè il 14 luglio 1642 l'opera finita misurava millecinquecento palmi. Per continuarlo si chiedevano nuove somme al Banco di San Giorgio; giacchè gli aumenti, appositamente ordinati delle tasse di ancoraggio e di bollo sulle navi e di più altri nuovi balzelli, non erano sufficienti al bisogno. Frattanto si procedeva a visite accurate dell'opera, interrogando il dotto G. B. Baliano, maestro Antonio

Corrado e più altri periti, ordinando in pari tempo pianta e profili del Molo, per miglior studio.

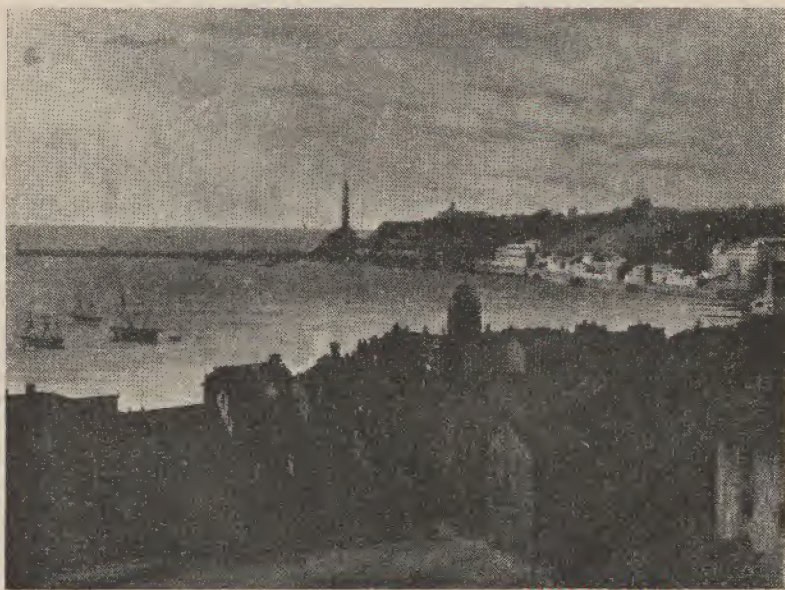
Fu allora che certo Gio. Baillach, di cui avremo a parlare, ed un Paolo Emilio Vertolli si offrivano a perfezionare il Molo con mezzi speciali da essi escogitati; ma che però non vennero posti in atto dal celebre Gio. Battista Baliano, eletto deputato a tale lavoro. Per proseguire l'opera il 12 maggio 1646, si stringeva contratto col maestro Pietro Antonio Corradi, che si obbligava a formare la nuova scogliera, cavando le pietre necessarie ai piedi della torre del Faro. Di tal modo si pervenne al 1650 nel qual anno i serenissimi Collegì, in seduta del 24 gennaio, deliberavano di far chiudere la bocca a ponente di esso molo o meglio di congiungerlo alla terra ferma, giacchè, come è noto, si era cominciato, e fino ad allora costruito, discosto da questa. Ciò in seguito al parere di capitani e comiti di navi e di galere che consultati sulla utilità o no di quella bocca, opinavano in maggior parte per la chiusura. Il 24 ottobre successivo, Felice Spinola e il G. B. Baliano, consultavano, oltre al citato Corradi, gli architetti Francesco da Nove, Stefano Scaniglia e Sebastiano Ponsello circa tre modi proposti per effettuare la detta chiusura ([4]).

Consisteva il primo nel colmare lo spazio acqueo interposto, fino alla superficie, con pietre da cannella, e quindi porvi sopra una grossa cassa.

Recava l'altro di riempire pure il fondo fino alla superficie del mare con pietre tutte grosse; idea approvata specialmente da G. B. Baliano.

Valersi inoltre, secondo il terzo modo, di un vecchio scafo di galera, riempiendolo di pietre, nella guisa stessa che se fosse una cassa.

Infine il già citato Giovanni Baillach, noto per certe sue macchine atte a scavare il fondo del Porto, proponeva di chiudere la detta bocca facendo un ponte in legno che da

terra giungesse ad appoggiarsi sopra un certo scoglio che emergeva di contro al Molo ed all' altezza di questo. Il che fatto sarebbe stato agevole e meno dispendioso il trasporto sul luogo, delle pietre che si sarebbero cavate dalla vicina cava di Capo di Faro.

Il Molo Nuovo alla metà del Secolo XIX

Proponeva ancora di far discendere le pietre dall' alto al basso mediante una grossa fune scorrente in quattro carrucole, e raccomandate alla fune stessa due casse per il trasporto di dette pietre; una *via aerea* pertanto, di cui vedemmo introdurre l' uso ai nostri tempi valendosi invece di funi metalliche.

Nell' anno successivo, 1651, Domenico Doria e Francesco Maria Giustiniani, supplito poi da Gio. Stefano Lomellino, ricevevano incarico di trattare siffatto lavoro di chiusura,

previa la pubblicazione di proclama per lo appalto e relativi capitoli. Affidatane l'esecuzione a maestro Gregorio Baidone, per istrumento rogato il 13 aprile, e posti a invigilarla per conto del Comune gli architetti G. B. Storace e Paolo Scaniglia, si costruivano all'uopo due casse da Agostino Agnese, una delle quali sul Ponte dei Cattanei. Frattanto si affidavano al Baidone i lavori della strada di collegamento del Molo alle mura di Capo di Faro, e la formazione di una piazza e di uno sbarcatoio al di fuori del Molo.

A riparare alcuni danni arrecati da forte mareggiata, avvenuta nell'anno successivo, si ordinava l'aggiunta di massi alla scogliera e si provvedeva al trasporto dei gettiti e calcinacci al di fuori di essa, affinchè meglio si assodasse. E perchè il Baidone ripeteva non lievi risarcimenti per i danni del mare, s'incaricava l'arch. G. B. Garrè di eseguirne la perizia e il disegno, e il 5 marzo 1653 s'ingiungeva al ridetto Baidone di procedere al pronto perfezionamento del lavoro. Il 29 aprile, scopertosi un grande scavo cagionato dal mare alla punta di esso Molo, s'incaricava il Baliano di riconoscerne l'importanza, insieme agli architetti G. B. Garrè e Sebastiano Ponsello.

La diversità dei pareri fece sostare dal porre un pronto rimedio a ciò mercè l'aggiunta di una cassa in testa al Molo, e si procrastinò fino all'autunno del 1654, non senza nuove consultazioni all'uopo cogli architetti Torriglia, Gandolfo e Storace. Fu appena il 5 ottobre che si deliberava il collocamento di una cassa nel luogo sovraindicato.

Sul cadere del 1655 il nostro Molo subisce nuovi danni per una tempesta di mare che asporta la cassa anzidetta. Quindi nuovi consulti sul da fare, e fu soltanto il 22 febbraio 1656 che si deliberava di riparare al danno, accrescendo la scogliera.

Nel giorno istesso s'incaricava l'architetto di Camera di scandagliare se la profondità dell'acqua attorno al nuovo

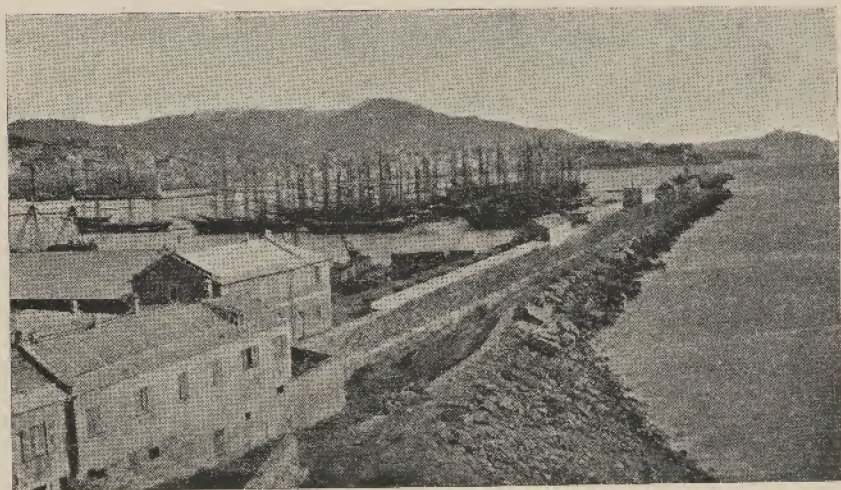
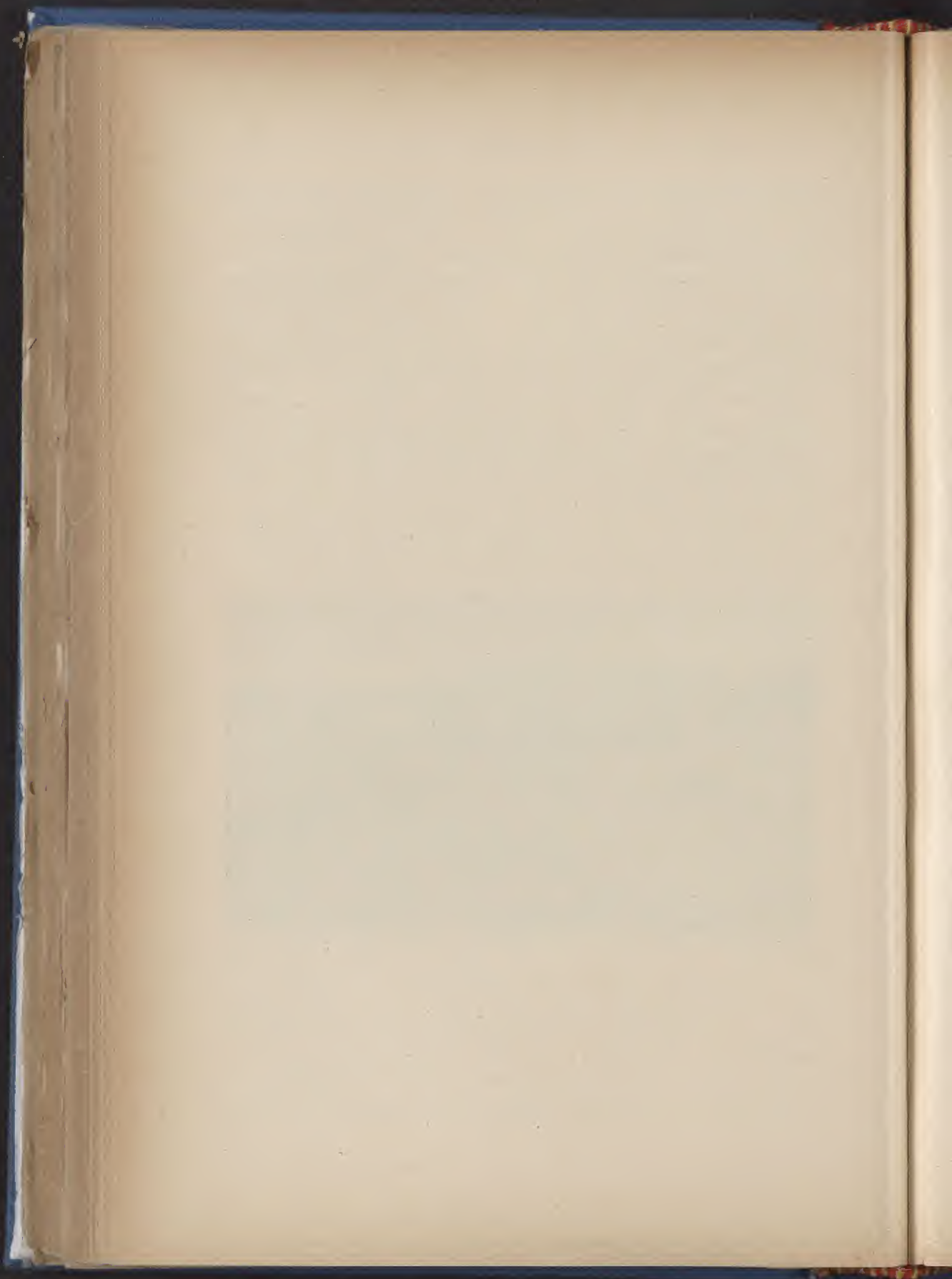
Molo, avesse subite delle variazioni in causa della costruzione dello stesso.

Si lavora quindi, e per lungo periodo di anni, alla posa di nuove casse per il prolungamento dello stesso, al rifacimento della scogliera, aprendo cave di pietre alla Coscia presso Sampierdarena ed alle ripe di San Giuliano, e traendone perfino dalle spiagge delle due Riviere. Si riparano danni causati da nuove tempeste, non senza esaminare una macchina del Padre Agostiniano Scalzo, Gio. Antonio, che doveva servire a rompere le ondate del mare affinchè non travagliassero il Molo, e si giunge così al 1698. Nel qual anno si propone e si tenta il massicciamento della scogliera, onde renderla ferma e soda base all' opera sovrapposta.

Col nascere del secolo XVIII ferve sempre il lavoro anzidetto; mentre per chiudere i buchi e le fessure apertevi dalle onde tempestose si conviene con certo Bassignani, ingegnere, che apprestava a tale effetto un ordigno speciale di sua invenzione, dalla cui applicazione si ebbero soddisfacenti risultati, come si conosce da ricognizione decretatagli il 1° ottobre 1703, e ciò anche in omaggio ai consigli ed ai disegni da esso dati. E già prima di lui Barras de Lapenne, ingegnere del re di Francia a Marsiglia, aveva spediti qui al Padre Rebuffo certi suoi disegni, circa il modo di rendere migliore il detto Molo. Ignoro quali cose suggerisse egli, giacchè il lavoro continua come negli anni anteriori a rimpinguare la scogliera esterna, ponendovi però non poche piccole casse a maggior difesa; circa il cui collocamento nel febbraio 1723 si chiedono suggerimenti al comito della galera reale, Giannettino Paradiso. Cinque anni dopo (1728) è certo Bartolomeo Rossi che, non richiesto, suggerisce i suoi pareri circa il modo di rendere sicura la scogliera, e cioè riempiere i vani tra i massi della medesima ed alla profondità di venti palmi, con pozzolana e calcina fresca insieme. « Quali, scriveva egli, faranno concione tale che ne-

vedranno l'effetto subito; cosa che suole (sic) praticare li greci in levante, nel tapare qualche danno a moli e in fare i massicci sotto acqua, come in Candia ».

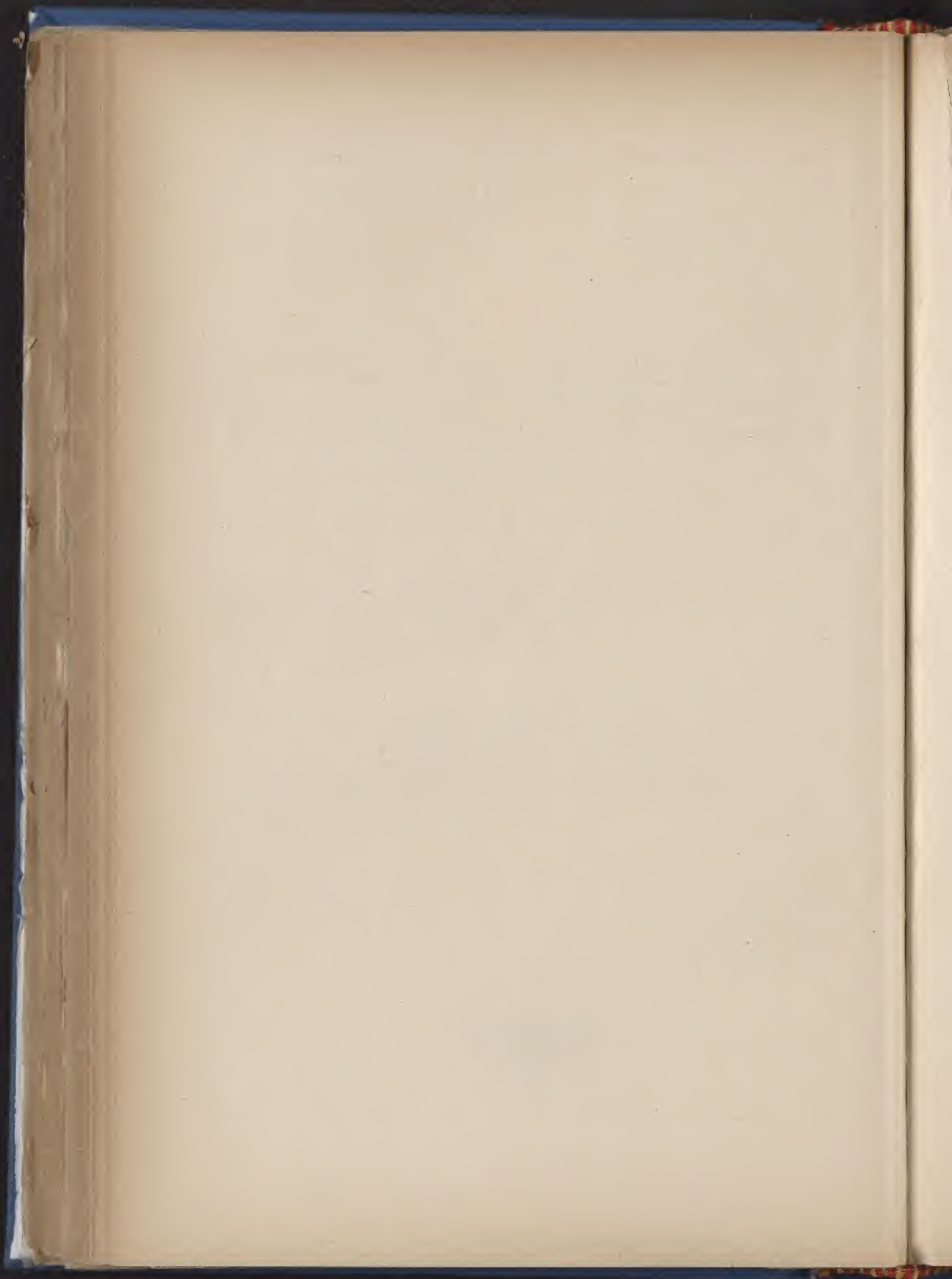
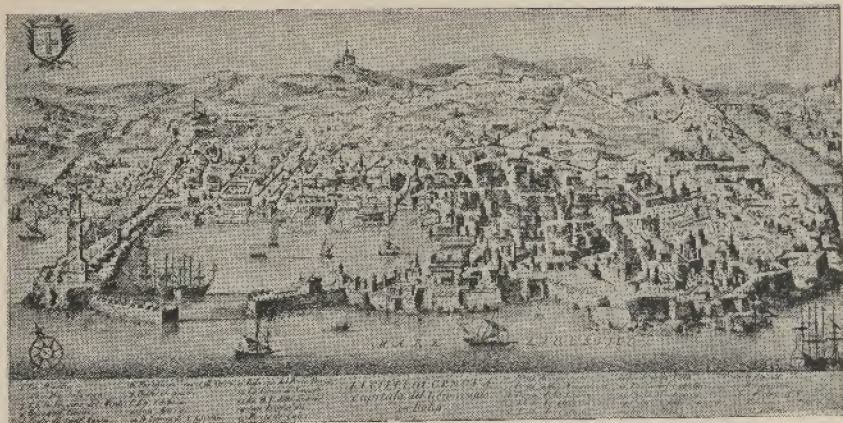
Continua quindi e quasi ininterrotto fino al 1797 il lavoro di rifornimento alla scogliera, di nuove casse poste ivi per consiglio del Padre Ximenes, e di restauri alla calata.

Ricorderò infine come nel 1778 certo Giuseppe Castagnola proponesse l'uso d'una sua macchina servente a spianare il fondo, laddove dovevansi collocare le casse, proposta inoltrata appunto per la perfezione di detto Molo. E con ciò resta chiusa la storia di esso.

Molo Nuovo - Secolo IX

NOTE.

([1]) Arch. civ., *Atti, 1600*, N. 82. *Ne ob operam navatam a magnificis Patribus Comunis in respicientibus constructionem et fabricam nove molis de qua nunc et antehac in serenissimis Collegijs abunde actum fuit negligatur cura conservationis portus et molis, cui in primis incumbendum est propterea decretum est per prefata serenissima Collegia ad calculos quod dicti magnifici Patres comunis omni studio omnique diligentia operam dent dicte conservationi ipsius portus et molis et que eorum muneris proprium est nulla habita ratione eorum que circa dictam novam molem construendam acta fuerunt.*

([2]) Accinelli, Storia di Genova. Ad Ansaldo De Mari, che aveva lavorato a disegnare le nuove mura di Genova, addì 14 dicembre del 1626, veniva dalla Repubblica decretata ampia attestazione di lode e di gratitudine (Arch. civ., *Ms. Pallavicino*). Decreto del Senato. Il De Mari lavorò pure alle fortificazioni di Savona ed a quelle di Anversa.

([3]) Arch. Stato, Giunta di Marina, *Rem arduam ab eo propositam rationibus certissimis comprobatam a Republica acceptam tanta solertia est executus ut, deposita cura rerum suarum et salutis propriae, opus mirabile summa faelicitate et incredibili celeritate perfecerit; difficilique sit dictu quantum apud exteras nationes famae ingens et gloriosum opus Reipublicae attulerit.*

([4]) Francesco da Nove, architetto di Camera, in una sua lettera ai Padri del Comune in data 23 luglio 1649, esponeva ai medesimi qualmente durante i lavori al Molo nuovo aveva trovato il mezzo di misurare le materie sott'acqua (Arch. civ., *Acquedotto, 1526-1748*).

Veduta di Genova - Secolo XVII

CAPITOLO IX

Il Capo di Faro.

I Fuochi segnale.

GIÀ nei tempi anteriori a quelli in che abbiamo notizia della Torre del Faro, e indubbiamente assai prima della sua erezione, l'estremo e sassoso Capo del Promontorio, che or diciamo di San Benigno, era stato scelto e destinato ad uso di segnalazione delle navi in arrivo e ad indicare, durante le notti, l'ingresso nel Porto o seno interiore, mercè di fuochi o *falò*, nutriti con legna e con fascetti di erica e di *brusca* o vecchia ginestra. Da ciò il nome di « Capo di Faro » con che già da tempi remotissimi si addimanda l'estremità di quel Promontorio.

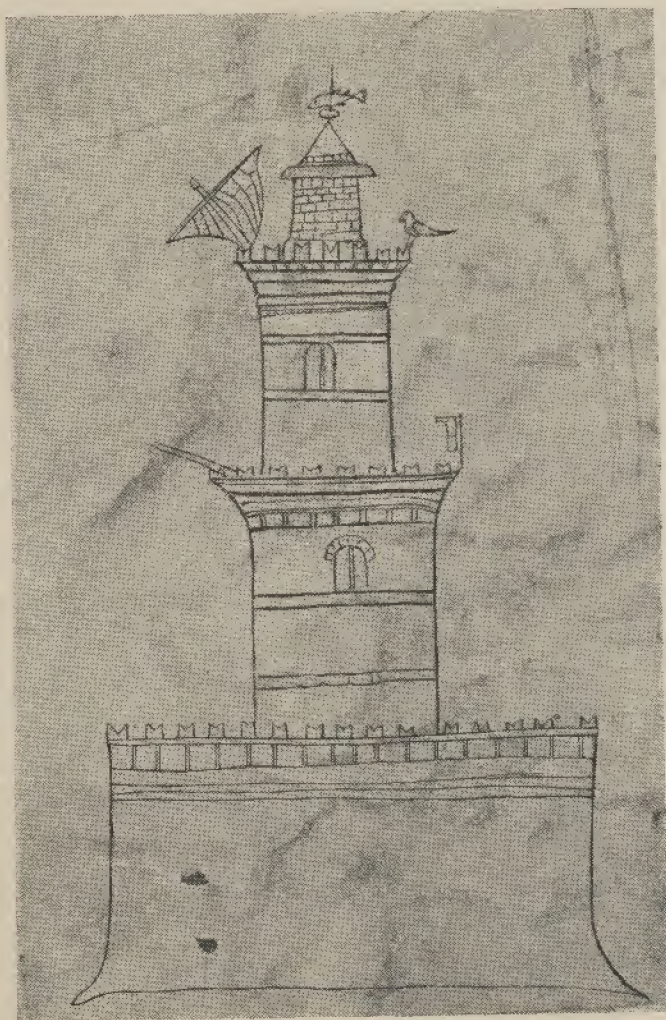
Ed invero quel luogo, da ove lo sguardo spazia l'intero golfo di Genova, si prestava opportunissimo a siffatto uso.

Del diritto di fuoco, *drictus ignis*, cui erano sottoposte le navi che entravano nel nostro Porto, abbiamo ripetute notizie in atti del secolo XII; precipuo tra i quali il Breve consolare del 1161 in ubbidienza del quale ogni padrone di nave, al suo approdo, era tenuto a pagare il diritto: *pro igne faciendo in capite fari.* E nel Breve della Compagnia del 1166, gli ascritti alla stessa si obbligavano di pagare, appena arrivati di viaggio e prima di sbarcare, il diritto dovuto per il Molo e per il fuoco: *drictum moduli et ignis.*

Non è noto il punto esatto ove si accendevano cotali fuochi; ma fu certamente alla estremità del Capo stesso, il quale aveva in origine una forma assai diversa da quella che presenta in oggi, e cioè sopra una piccola prominenza, scomparsa, o meglio, smozzata poi, per le lapidicine apertevi nei secoli successivi e specialmente nel XVII per la costruzione del Molo nuovo.

Le poche e vecchie dipinture che si conservano nel Museo di Palazzo Bianco e nelle civiche pinacoteche rappresentano la città nostra quale era nei secoli XV e XVI, ci mostrano infatti un piccolo rialto presso e inferiormente alla Torre del Faro o Lanterna e più a mare di questa. Rialto che si elevava appunto all'estremo lembo del Capo, e del quale si ha pure traccia in incisioni e stampe del secolo XVII, e peculiarmente nello schizzo della Torre del Faro, delineato a penna sulla copertina del Manuale dei Salvatori del Porto e Molo pel 1371, qui fedelmente riprodotto (Pag. 305).

L'accensione di cotali fuochi, che fu in uso presso tutti i popoli litoranei del mare mediterraneo fin dai tempi più remoti, durò tra noi anche dopo il 1326, anno in che si munì la Torre del Capo di Faro e quella del Molo di lampadi o fanali con fiamme nutrite ad olio. La prima notizia, positiva,

di fuochi accesi in Italia allo scopo di cui diciamo, risale per me al 1070, e vennero accesi a Bari per avvertire dell'armata greca (MURATORI, *Annali*).

Antico disegno del Faro - Secolo XIV

Infatti, nelle notti tempestose ed oscure vediamo continuare l'uso dei falò, e sul detto Capo, per indicare alle navi l'in-

gresso del Porto, che i citati fanali delle due Torri non bastavano a insegnare. Così, ad esempio, nella legge del 19 novembre 1413 troviamo statuita la somma di lire trentasei per i falò da accendere sul calar della notte: *pro falodiis fiendis in sero pro securitate*, e nei Cartularî del Comune van notate annualmente le spese per l'acquisto di dozzine e fin di centinaia di mazzi o fascetti di erica e di brusca per fare i soliti fuochi; fuochi i quali oltrecchè a scopo di faro, servivano in special modo a segnalare le navi che navigavano in alto mare, con direzione al Porto, o alle vicine spiaggie (1).

Che anzi, cotali fuochi si facevano eziandio lungo le riviere stesse e in appositi luoghi o promontorî, donde potevano essere visti dal custode della Torre o Lanterna; il quale ne trasmetteva subito avviso a Palazzo, facendo da essa Torre certi segnali di convenzione, di cui avremo a dire.

A ponente il promontorio di Panagio, su quel d'Arenzano, era luogo, come or si direbbe, di *semaforo* per questi fuochi di segnalazione, e lo fu per secoli. Ivi, infatti, erano custodi fissi stipendiati dal Comune di Genova: *ad faciendum pharodium Panagii,* come è scritto appunto in un decreto del 3 aprile 1424, con che venivano eletti a tale ufficio un Teramo da Recco ed un Pietro Briasco, abitanti in Arenzano stessa (2).

Da una lettera del Magistrato dei Padri del Comune, del 7 agosto 1564, e diretta ai podestà e pretori della Riviera di ponente, e da altra lettera del governatore di Savona, del 3 ottobre 1648, risulta che i fuochi-segnali venivano accesi anche a S. Stefano, al Capo di Noli, ad Albissola ed a Celle.

Ordini severissimi venivano impartiti a questi custodi, i quali non dovevano permettere ad altri lo intromettersi nel loro esercizio, e gravi pene erano inflitte loro, ove non usassero la maggiore diligenza nello adempimento di tale ufficio. Del che fa prova un ordine del 5 settembre 1441 con che si imponeva ad Antonio Chiosonio, deputato a siffatti fuochi in

Panagio, di accudirvi diligentemente notte e giorno, sotto pena di cinquanta fiorini ove ciò non facesse: *ut die ac nocte diligenter intendat cure phalodii.*

Lungo le coste della Riviera orientale, già anche pel secolo XV abbiam notizia dei falò che si facevano a tale effetto al Capo Corvo, da guardiani stipendiati essi pure dal Comune, e così del pari al Capo del Mesco, ed a quelli di Manara e di Portofino o Capo di monte, come dicevasi allora (3).

Un decreto del 16 settembre 1602 che ordinava fosse posto a piena disposizione dei Conservatori del Mare una certa casetta esistente allora all' estremità del Molo (vecchio) per riporre in essa il materiale necessario ad accendere cotali fuochi durante le notti tempestose ed oscure, c' impara che si facevano questi fuochi anche alla estremità del detto Molo. Ed anzi l' accensione di essi in questo punto la vediamo eseguire durante il secolo medesimo ed il successivo, siccome ne avvertono le provviste di *brisca* e di scopa per valersene a tale effetto, e lo conferma un decreto del 13 gennaio 1662, ordinante la ricostruzione della menzionata casetta per riporvi il materiale combustibile opportuno.

Da una relazione del 6 dicembre 1712 conosciamo poi che questi fuochi si accendevano entro una gabbia o griglia di ferro posta in alto ed isolata, affinchè fossero ben visibili; sistema che vedremo pure usato sulla Torre della Lanterna.

Ricorderò infine come anche il Capo di Carignano servisse qualche fiata a luogo di segnalazione. Una lettera del doge Paolo Fregoso, in data del 25 novembre 1484 e diretta al castellano di Portofino, avvertiva questi, qualmente non potendosi più avere segnali a fuoco dalle Riviere, perchè il nemico si era impadronito della Torre del Faro, era stato disposto che detti fuochi si facessero invece al Capo di Carignano.

Accennando al promontorio di Panagio quale punto ove si facevano i detti fuochi-segnali, lo chiamai col nome, odier-

namente adoperato, di « semaforo ». Da semaforo infatti, come tutti i menzionati capi di promontorî, serviva esso, segnalando al custode del Capo di Faro ciò che si era scoperto a ponente; mentre quelli del Corvo, del Mesco, di Manara e di Portofino, trasmettendosi dal primo all'ultimo i segnali, avvertivano il detto custode di ciò ch'essi avevano scoperto a levante.

Altrettanto semplice quanto pratico era poi il sistema, o come in oggi direbbesi « Codice di segnalazione », mercè del quale il governo veniva prontamente informato a Palazzo, delle navi che comparivano all'orizzonte o navigavano lungo le due Riviere.

Nelle Istruzioni impartite ai custodi o guardiani della Torre del Capo di Faro van notati di questo modo i segnali che a tale effetto erano tenuti a fare, o, come dice l'Istruzione del 14 agosto 1553, « La forma che si ha a tenere in far li fochi a la lanterna nel suo loco solito ».

Durante il giorno, oltre l'esposizione dei *coffini* e della vela, dei quali diremo in appresso, e che già indicavano il numero delle navi vedute, se queste erano galere o vascelli da remo che navigassero in modo sospetto e il guardiano li giudicasse inimici, esso doveva far fumo sul rivellino superiore dalla parte corrispondente a quella dove si erano visti i detti vascelli.

Al tramontare d'ogni giorno, doveva pure attentamente osservare così a ponente, o Panagio, come a levante al Monte, ossia Portofino, i segnali di *netto* o di *brutto*, che erano tenuti a fare a quell'ora i guardiani di quei due capi o posti. Intendevasi per *netto* quando non vi era alcuna nave sospetta, e per *brutto* invece se ve ne erano.

Si segnalava il *netto* collo esporre un lume chiaro e si indicava il *brutto* coll'esporre alternatamente un fuoco o lume tante volte quanti erano i vascelli visti, facendo fumo nel

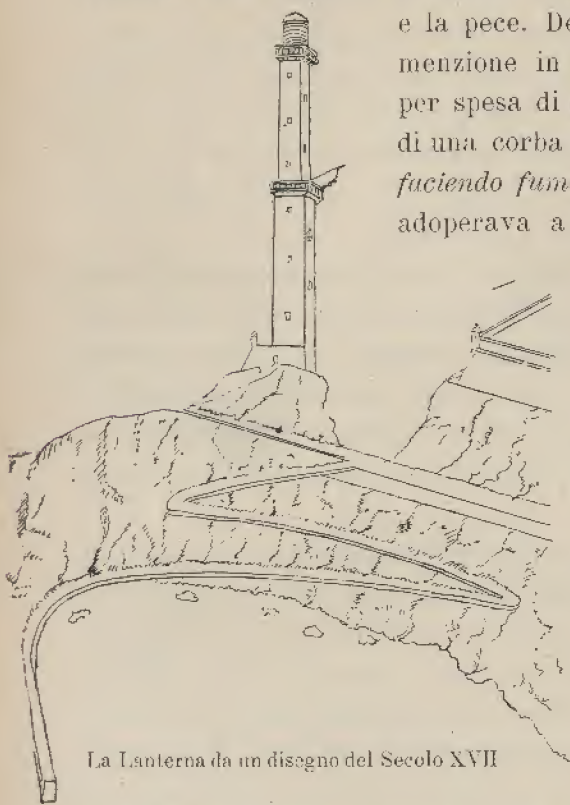
tempo stesso dalla parte che si erano scoperti. Osservazioni che il guardiano della Torre era tenuto a fare esso pure pel tratto di mare che dominava, e che doveva tosto segnalare colla maggiore diligenza, non omettendo di spedirne avviso a Palazzo, e soprattutto di sparare «un grosso tiro» ogni volta che avesse visto un numero grande di vascelli.

Di notte, anzichè fumo, doveva accender fuoco dal lato ove s'erano viste le navi; mostrare e nascondere lume o fuoco tante volte quante erano quelle, previo il collocamento di due fuochi fissi nel solito rivellino e discosti dieci piedi l'uno dall'altro. Più sparare il solito grosso tiro, quando le navi viste fossero in numero grande.

Taccio poi di altri fuochi convenzionali che si usava accendere in tempi anche anteriori alle citate Istruzioni e per altri scopi. Ne avverte il Giustiniani, riferendo da Giorgio Stella, laddove, narrando dello assalto dato dai Guelfi nel 1328 al Castello di Voltri, soggiunge che appena l'ebbero occupato fecero segno alla Torre di Capo di Faro, e la torre fece segno alla città ([5]).

Quanto ai guardiani nella Torre anzidetta, il loro numero fu comunemente di uno solo, aiutato in ciò dalla propria famiglia come risulta da più note. Ve ne furono anche due e soli; uno cioè per il giorno ed uno per la notte. Lo indica il Cartulario del 1383, ove è citato un *Nicolaus de sancto Blaxio custos nocturnus turris capitis farii;* per cui si comprende che doveva esservi anche il custode diurno. Però nei tempi di guerra o di timore di incursioni barbaresche, a maggior cautela, si inviavano aiuti ai medesimi affinchè, come si legge nelle menzionate Istruzioni del 1553, l'Ufficio dei Padri del Comune fosse più sicuro della diligenza nel fare la guardia in detta Torre. Vigilanza che i detti custodi o *turrexani,* come più usualmente son chiamati nei documenti medioevali, si obbligavano di adoperare in tutto e per tutto, sotto ogni grave

pena, eziandio corporale e ad arbitrio del Magistrato od Ufficio anzidetto.

In alcuni paesi si facevano le « fumate » bruciando paglia inumidita; però da noi non è parola che si operasse di cotal modo. Dapprima, è a credere, che i guardiani adoperassero la brusca, forse appunto inumidita, e più tardi servì il catrame e la pece. Dell'uso di questa ultima è menzione in nota del 20 maggio 1557 per spesa di porto alla Torre del Faro di una corba di schiuma di pece *pro faciendo fumo*. Del catrame che pur si adoperava a tale effetto è ricordo in carte del 1571.

La Lanterna da un disegno del Secolo XVII

Della scopa od erica, in dialetto *brugo*, che serviva per fare i fuochi di segnalazione ed in peculiar modo *pro falodiis fiendis pro sero pro securitate* se ne hanno spessissime notizie. Oltre ad essa si solevano bruciare anche gli steli vecchi di ginestra, volgarmente detta *brisca*, la nota brusca che serve tuttodì per ispalmare le navi. In atto del 6 maggio 1478, ad esempio è citata la spesa per acquisto di *fascine brugorum*, mentre nei Manuali del 1551, 1552, 1554, 1557, 1560 ed altri in seguito, sono dette *scope* e più specialmente *spasuyris pro faciendis signis de nocte ad turrim capitis farij;* e ne va pur notato il prezzo d'acquisto in denari dieci *singula duodena spasuyrarum*. Nel Manuale del 1569, invece, ora è scritto

scoparum brugorum, ora semplicemente *spasuyrarum*, e infine anche *scoparum aut brugorum*. In quello del 1586 è scritto *pro duodenis sexaginta scoparum brugi* e in un decreto del 9 maggio 1589 è citata la spesa di lire 1, 5, 4, prezzo di dozzine sedici *scoparum ut dicitur de brugi por faciendis signis.*

L'uso della *brisca* parrebbe invalso più tardi. Due delle prime citazioni di essa l'abbiamo in un decreto del 1.° di settembre del 1617 che reca scritto *fascicula briscarum pro incendere ignem et dandum solitum signum*; e in altro decreto del 27 maggio 1619 ordinante il pagamento di *fassiculorum tercentum vulgo brische.*

L'accensione poi di questi fascetti di scopa e di brusca si faceva, come già dicemmo, entro un'apposita griglia o gabbia di ferro collocata in alto. Ne porge notizia una carta del 29 novembre 1669 ove fra le cose compre ad uso del custode è annoverata una « grisella di ferro per le brische », e in una relazione del 6 dicembre 1712 detta gabbia è chiamata « coffa di ferro ». Sori, Recco, Camogli e Voltri erano specialmente i paesi dai quali si traeva la brisca ([6]).

Dalle Istruzioni che si impartivano ai custodi allorchè questi entravano in servizio, o che si rammentavano loro in tempi di timori, epperciò di necessità maggiore di ben vigilare, veniamo a conoscere quanto segue:

Se comparivano navi in vista, si mettevano uno o più coffini, secondo il numero delle stesse al rivellino inferiore della Torre e da quella parte ove erano comparse.

Quando dette navi erano giunte all'altezza del monte di Portofino, se a levante, ovvero largo venti miglia, se a ponente, si tiravano i coffini in cima all'asta, e quando le dette navi erano giunte al di quà del monte di Portofino, od a circa quindici miglia a ponente, si tiravano i coffini a mezz'asta; e si levavano infine appena fossero entrate nel Porto, od anche

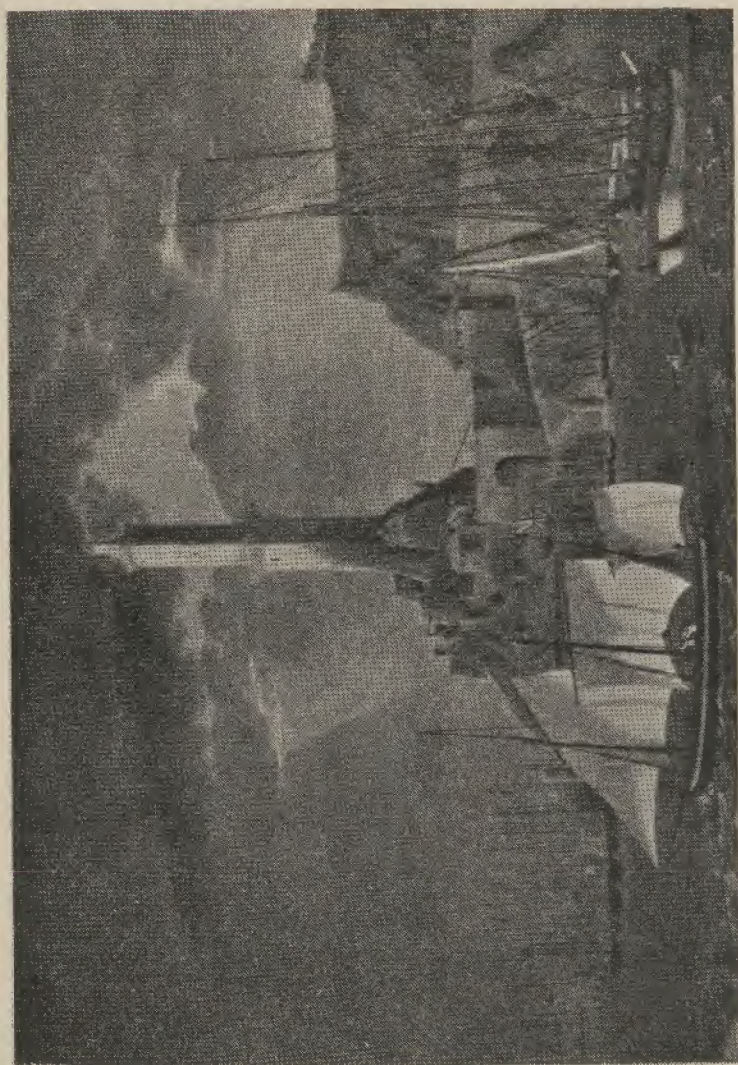
soltanto avessero dato fondo fuori di esso, tra Carignano e Capo di Faro.

Comparendo galere o vascelli da remo, si mettevano al rivellino di sopra, e dal lato inteso, uno o più coffini, secondo il numero delle galere o vascelli comparsi, e se questi erano più di cinque si poneva la vela ed un coffino, sempre dalla parte che erano comparsi. Se erano dieci, due coffini, ferma restando la vela; tre coffini e vela se quindici, e infine, quattro coffini e vela se venti od anche un numero maggiore di navi. In quest' ultimo caso, uno dei guardiani doveva tosto correre in città, od inviarvi persona di loro fiducia, per dare notizia a Palazzo di quanto si era veduto.

Da una deliberazione del 5 marzo 1607 apprendiamo che per indicare il numero delle navi e triremi naviganti nel golfo, il guardiano, una volta posti i soliti cinque segni, invece del sesto, doveva erigere la bandiera, *vexillum*. Con ciò non fu punto smesso l' uso della vela, che come vedremo risulta adoperata ancora sul declinare del secolo XVII.

La Vela, i Coffini, le Bandiere, le Bandierette ed altri arnesi. - Le Funi.

Se facile e ben intelligibile era il sistema di segnalazione mercè i fuochi anzidescritti, altrettanto lo era quello adoperato di giorno per segnalare le navi che veleggiavano nel golfo o s' avviavano al Porto; sistema che, meno alcune modificazioni, pervenne in uso fino al presente; i « coffini » cioè e la « vela » mutata poi in una bandiera.

Nei Cartularî dei Salvatori del Porto e Molo, che è quanto a dire già dal 1340, mancando quelli degli anni anteriori, abbiamo notizia della vela e degli alberi posti ai due lati del rivellino per inalberarvela spiegata. Così del pari vi si leggono

La Lanterna, da una stampa del principio del Secolo scorso

notate le spese per i coffini che si esponevano: *pro signo navium* sospesi e legati ad un'antenna e che in qualche carta son anche chiamati: « zerbini », siccome appunto nel cartulario del 1413 ove sotto la data del 13 maggio si legge: *velis et zerbinis positis ad turrem capitis farii* (7).

La Vela.

In quel modo istesso che i fuochi e le fumate servivano anche a segnalare movimenti di soldatesche, di fazioni od altro in terra ferma, così del pari s' adoperava la vela, purchè di giorno. Addì 4 settembre 1506, ad esempio, per intesa prestabilita il partito dei Fieschi che si trovava nel Castellaccio sul Peraldo, segnalava a quei che erano in Via Lata o Carignano, i movimenti dei polceveraschi, spiegando appunto una vela e sparando due colpi di bombarda; giacchè anche i « tiri » o spari d' armi da fuoco facevano parte, come vedemmo, delle segnalazioni.

Dal precitato Cartulario del 1340, vediamo che addì 2 agosto si erano pagate L. 5,12,6 per una vela fatta: *pro velo finito pro faciendo velo in capite farii;* e dal Cartulario del 1412-13, impariamo che per fare una vela si erano comprate canne dodici di tela, valsente L. 3,4 pagando L. 1,5 per fattura della stessa. Nello inventario di ciò che esisteva nella Torre della Lanterna il 13 agosto 1550 è scritto: *vella duo latina,* e in quello del 14 gennaio 1552 « due veire latine con li soi (loro) alberi forniti », e nell' altro del primo di agosto 1553: « doe vele latine con soi arbori et antene ». Nel Manuale dei Padri del Comune pel 1569, è notata la spesa di lire 3,7 prezzo di una vela: *pro faciendis signis quando veniunt galeras.* Quanto al tessuto di che erano formate, esso era ora di canepaccio o *tela parea,* ed ora di cotonina o bambagio, siccome

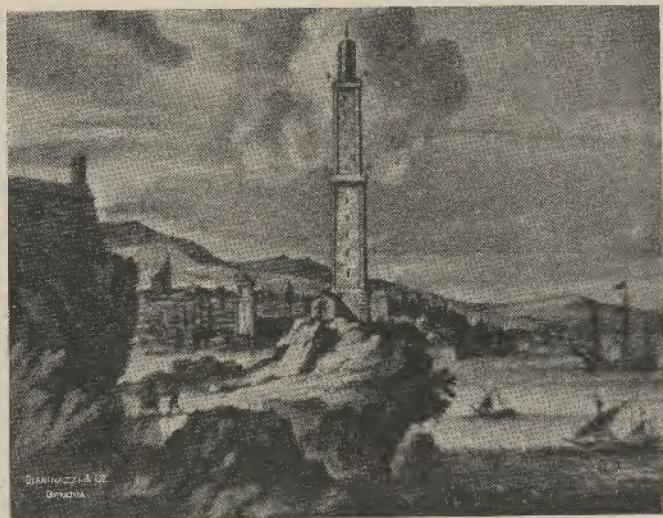
avvertono più note di spesa per l'acquisto di siffatti tessuti a tale uso ([8]). Così ad esempio, in nota del 28 novembre 1394 leggesi: *pro veyra una canabacii pro turri capitis fari* L. 2,5 e in Manuale del 3 aprile 1565 si ha la compra di pezze quattordici di canapaccio: *pro facienda vella pro signis quando veniunt triremes.* Così del pari in altra nota del 7 luglio 1571, si ha la spesa per palmi settantasette di cotonina *pro facienda vella pro dando signo quando veniunt* ecc. Così in altra nota del 23 settembre 1575 si ha il pagamento del prezzo di canne novantotto di bambagio *pro fabricatione velli pro lanterna.*

I Coffini.

Dei «Coffini» incontriamo già notizia nei Cartularî anzidetti e sul cadere del secolo XIV, per l'acquisto di essi, e per la loro manifattura. Nel 1412, due coffini, *pro ponendo ad turrim capitis farii pro signo navium,* costavano due lire. e nel 1544, ugual numero costano lire tre, cinque soldi e otto danari. Nel 1553 la spesa di fattura è di soldi quindici per ognuno, non computato il costo della pece di cui si spalmava la tela o canapaccio di che erano rivestiti e per ciascun dei quali ne occorreva una canna e tre quarti, come si conosce da nota del 16 dicembre 1558. Dettagliata in tutto è la spesa che addì 26 agosto dell'anno successivo si pagava a Pellegro Chiappara, stoppiere, per averne fatto sei. Da essa risulta che occorsero canne undici e palmi sette e mezzo di canepaccio, del valore di lire 5,17,6; che la corda per formare la maniglia ad essi costò soldi 18, che la pece per spalmare la tela, pesava libbre cinque e sette once e costò lire 2,8,6, e

Segnali con coffini e bandiere Secolo XVI

che, infine, per la manifattura di detti sei coffini si pagarono al Chiappara lire tre e dodici soldi; che è a dire soldi dodici per ogni coffino (9).

L'ossatura di questi arnesi era fatta con cerchi di legno, inchiodati insieme a foggia di globo alquanto allungato, e che in alcune carte del secolo XVII, vediamo chiamata col nome di « gabbia » ed anche « gabbione ». Ricorderò la spesa notata il 5 novembre 1571, di lire 1,5 per valore di cerchi compri

Veduta della Lanterna - Secolo XVII

pure a quest'uso, non computato il prezzo di chiodi grossi e piccoli per chiavarli: *pro agutis* (chiodi) *magnis et parvis*. Citerò infine ancora il pagamento fatto il 30 dicembre 1591, di lire 2.16 ad un altro lattaio, per costo di coffini otto; cioè di « cerchi con li chiodi », e ancora la spesa avuta quattro anni dopo, 26 gennaio 1595, per riparazione di dodici coffini, ossia dei cerchi: *scilicet pro circulis ligneis*.

Nei registri del secolo XVI e del successivo, trovansi sovente decreti e note che distinguono i coffini per i segnali delle navi e quelli per i segnali delle triremi, donde si comprende che gli uni dovevano aver forma diversa dagli altri. Infatti in nota del 9 maggio 1556 si legge il pagamento fatto a maestro Giampietro, bottaio, di soldi 56 per otto coffini, de' quali quattro *a triremibus* e quattro *a navibus;* a soldi otto ciascuno; e in nota del 13 stesso mese ed anno si ha pure il pagamento fatto a Germano Pignone, stoppiere, per fattura di otto coffini, dei quali quattro *a triremibus* e quattro *a navibus* e così trovansi pure distintamente indicati in altre carte e in peculiar modo in un decreto del 10 dicembre 1614 che ordinava di collocare alla Torre del Faro le antenne serventi a reggere i coffini segnalanti le navi e le triremi: *Sufficiantur ligna sive antenne ad arcem* (torre) *capitis farii quibus coffini signa navium et triremium sustinentur.*

Delle antenne che servivano ad esporre, mediante funi, i detti coffini ed anche la vela ai lati e fuori dei rivellini della Torre, è pur notizia contemporanea a quella dei secondi. Nel Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo per l'anno 1408, si ha la spesa fatta per la compra di un alberetto da servire per la vela, e per l'acquisto di un'antenna per il coffino ([10]). Una nota del 18 agosto 1451 parla di un albero con antenna, *carseize et suo cavo,* ossia calcese con relativa fune. Fra le spese scritte nel Cartulario del 1550, si ha quella per una antenna *pro faciendis signis navium, e pro duabus mediis trapelis* per ridurle in alberi *pro signis pro triremibus;* e nel Manuale del 1551, 13 agosto, è notata la spesa: *pro trapela duplice pro ponendis cofinis.* Nell'inventario delle cose che si trovavano nella Torre o Lanterna il primo di agosto 1553, è scritto: «*arbori doi cum gli soi sonchi per li coffini*», ed in quello del 27 maggio 1555, si ha «coffini cinque con le loro antenne e sonchi».

Le Bandiere. - Le Funi.

Nel secolo XV s' aggiunsero ai segnali già descritti anche le bandiere e le bandierette. Le prime di tessuto e le seconde invece di legno e colorate.

Nel Cartulario del 1553, sotto la data del 9 dicembre abbiamo nota di soldi 15 per importo di palmi sei e mezzo di tela bianca *pro facendà bandera una.* Nell' inventario del 2 giugno 1627 è notato « bandiera con asta e scotta ». Nel 1705, 20 aprile si computa la spesa per una bandiera nuova in lire dieciotto, e tre anni dopo, 30 aprile 1708, nel Manuale si legge « spese per una bandiera al fanale della Lanterna per la venuta delle navi L. 20,12 ». Nel 1745 una bandiera, pur nuova, costa L. 23,0,8, e chiuderò riferendo nota del 13 giugno 1795, che reca pagata la somma di L. 35,6,— « per tela, saja e fattura di una nuova bandiera per la Lanterna ».

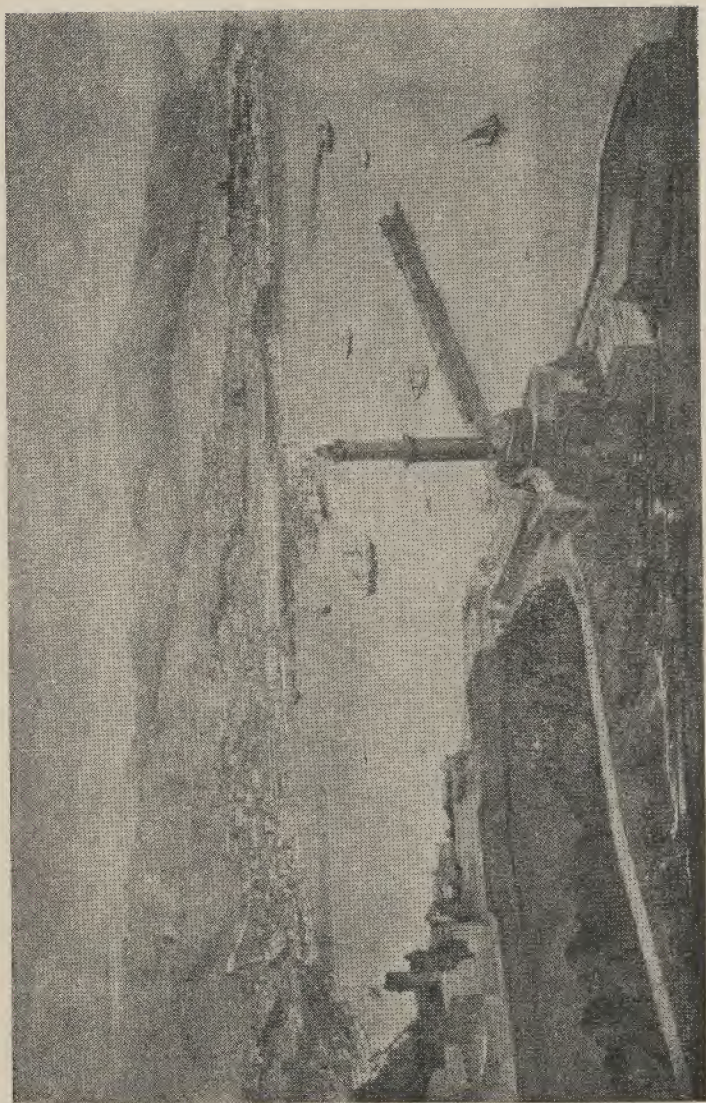
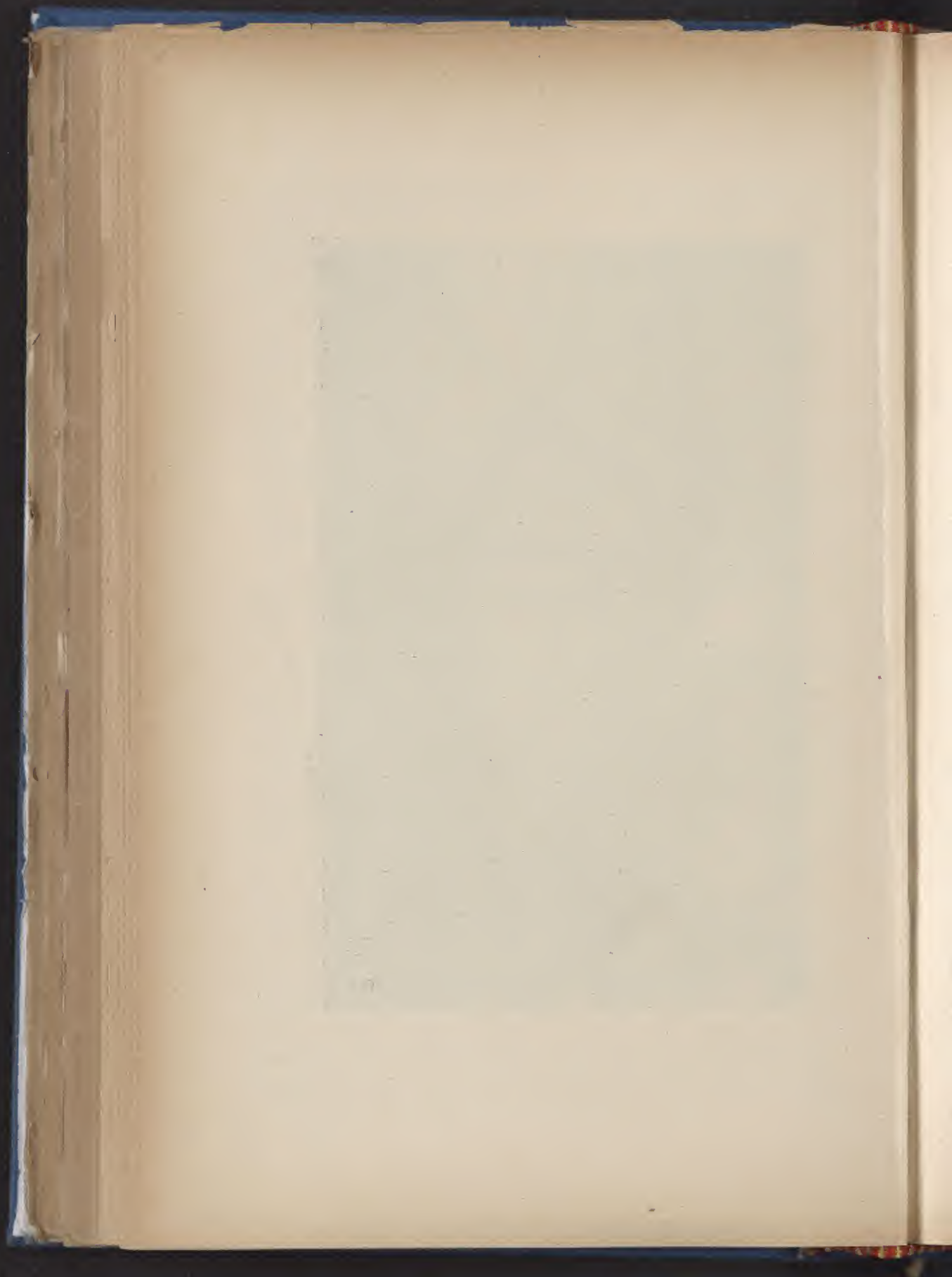
Quanto alle bandierette in legno ce ne porge già notizia una nota del 5 ottobre 1553 ove si legge: il pagamento di L...... fatto a Rocco Rocca, *banchalario* ossia falegname, *pro banderis quatuor ligni seu tabularum,* da esso fatte per la Torre del Capo di Faro *pro faciendis signis triremium.* Bandiere che aveva dipinte maestro Vespasiano, pittore. Le stesse di certo ricordate nell' inventario fatto il 27 maggio 1555 ove si legge: *coffinis duobus et bandeletis quatuor cum ipsorum tabulis pro faciendis signis triremibus cum suis antenis et sonchis.*

Quanto alle funi necessarie ad esporre i coffini, la vela, la bandiera e le bandierette, già vedemmo come per i primi si adoperassero specialmente i *sonchi,* così detti in vernacolo perchè formati di giunchi, in quel modo istesso che si dice « canape » la fune filata di questa materia. Anche i cavi *spilorci,* altra corda *stramba* o *bastarda,* come erano e son dette

le funi composte d'erbe tenaci, come appunto il giunco, lo sparto, la ginestra, il libano, l'abaca ed altre simili, venivano adoperate a siffatti usi. Nel Manuale del 1553, sotto la data del 28 gennaio abbiamo che per costo di uno spilorcio pesante ventiquattro libbre si erano pagate lire 2 e soldi 8 (11). Da altra nota del 28 maggio 1560 conosciamo l'acquisto di libbre otto, *gratille*, gratile per la vela, e due corde *abatis*, che è a dire d'abaca, per uso pure dei segnali. Due anni dopo, 8 gennaio 1562, vien compro: *trugiono uno bastardo*, ossia una grossa traglia bastarda per la vela (12). Non mancano infine notizie dei libani, dei cavi rotondi, dei merlini, degli usti, delle sagole, ecc.; e taccio che in più carte vien fuori anche la voce *rudentia*, dal latino *rudens*, ossiano cavi torticci (13).

I fanali.

Sarebbe appena nell'anno 1326, che, secondo gli Annalisti, fu collocata una grossa lanterna sulla Torre del Capo di Faro. Infatti Giorgio Stella, accennando alle cose di quell'anno, soggiunge: *Hoc anno (MCCCXXVI) fuit facta lanterna magna super Turri Moduli et super Turri Capitis Fari, ut in eis accensis lampadibus tetris temporibus nostrae Urbis aditum nautae sciant.*

Quali fossero le forme di queste prime lanterne o fanali non è cenno. Soltanto nel Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo pel 1350 son notate le spese fatte per alzare il fanale o lanterna della Torre a Capo di Faro, e nei Manuali della Masseria del Comune pel 1354 si leggono quelle occorse per la costruzione di una nuova. Donde è a credere che la preesistente sebbene alzata prima di posto o di misura, non si prestasse abbastanza bene allo scopo, e quindi la necessità di supplirvi con una seconda e migliore (14). Alla quale pure si

Veduta generale della Città da Capo di Faro - Secolo XIX

fecero riparazioni e perfezionamenti nell'anno 1394 per mano di Giacomo de Valletari, stagnaio, nel modo convenuto in apposito contratto stipulato col Magistrato anzidetto e contro la mercede di lire centosettanta genovine.

A conoscerne le forme esterne ci giova il disegno a penna già riprodotto a pagina 305. In esso vediamo un'edicola dalla forma tonda, alquanto più larga alla base, che è a dire leggermente conica, coperta da una cupola e rinserrata attorno come da una griglia; le verghe cioè di ferro trattenenti i vetri. Quale ornamento la sormonta una palla o globo, munito di un'asta reggente una croce, e tra questa ed il globo, una figura di pesce, infilzata nell'asta medesima a modo di banderuola da segnavento, o, come dicono i marini, un «pennello».

Di questi ornamenti sovrapposti al fanale o edicola dei lumi, abbiamo fede nel Cartulario del 1405, ove son notate le spese: per un globo, un pesce ed una croce: *pro pomo, pro pisse et pro cruce rami,* collocati allora sopra la detta edicola, in sostituzione dei vecchi, e per l'acquisto di oro fino per dorarli, e per mercede ad un Antonio di Savignone, pittore, che ne aveva eseguita la doratura. Nè manca il peso ed il prezzo del rame occorso per formar detti ornamenti, come pure il peso dei vecchî e la somma ricavata dalla vendita fattane ad un Nicola di Bargagli; l'artefice stesso che aveva provvisto i nuovi. Giovanni di Bovegno, maestro d'ascia, rifaceva la copertura o cupola dell'edicola con legno di rovere, ed il cerchio o gronda, qual si vede nel disegno [15].

Nuove riparazioni vi si operano negli anni 1430, 1436, 1456 e 1459; nel qual ultimo lavorava a ripararla maestro Benedetto d'Agnesia, valente meccanico, e provvedeva i ferramenti, che sommarono a quasi venti cantara, Baldassarre Rotulo, fabbro ferraio. Sembra anzi che più di riparazioni, si trattasse di nuove costruzioni od almeno di modificazioni al sistema usato, giacchè sotto la data del 15 dicembre detto

anno leggiamo la spesa di soldi due e denari otto per acquisto di due quarteroni olio: *causa experimentandi lucernas turris capitis farij.* Lo conferma anzi una nota dell'8 agosto 1460, ossia conto intestato all'Agnesia dove si legge: *cui datum fuit opus et fabrica fanarij turris Capitis farij.* Provvedeva i vetri necessarî Sanzavotto Beda, *vitrerius*, che li fabbricava. Novelli ed importanti lavori di risarcimento e di riforme vi si arrecano nel 1471 per mano di Tommaso Carabillo, Anglesio di Goano e Adornino di Pareto, maestri d'ascia, e di Domenico Bonfiglio, stagnaio, sotto la direzione di Gerolamo Clavarezza, deputato all'esecuzione del restauro, che si effettuava specialmente alla cupola e durava più che due mesi.

Da quest'ultimo anno, 1471, tacciono le carte intorno al nostro fanale, fino al 1513, 11 maggio; giorno in cui si nominava Urbano Merello, stagnaio, alla cura delle eventuali riparazioni; cura ch'egli non ebbe però occasione di porre in atto; poichè per l'assedio intrapreso della Briglia, la celebre fortezza eretta a Capo di Faro per ordine di Luigi XII, re di Francia, il Fanale, colpito dai proiettili dei nostri, rovinava abbasso, in un colla parte superiore della Torre ([16]). Da quel tempo rimasta monca questa, non brillò più luce alcuna a Capo di Faro, e per indicare nottetempo il Porto ai naviganti serviva solo il Fanale del Molo vecchio.

Fu soltanto nel 1543, che si pose mano alla ricostruzione della Torre rovinata, e ad erigervi sopra un nuovo fanale nella forma indicata da prete Giuliano Castruccio, cui si era affidata la cura, e ne ebbe a lavoro compiuto la somma di lire 245, in retribuzione. Quale adornamento della nuova edicola, non fu però collocato sulla cupola che un pomo sormontato da una croce, entrambi in rame e dorati ([17]). Nel Cartulario dell'anno sopracitato si ha nota di numerose *cantara* di ferro per fare gli stanti o *columnis pro fanale et pro faciendis stazetis, claretis et contris;* come pure del piombo e dello

stagno per coprire il nuovo fanale e di ben seicento chiodi di rame *pro clavando plombo.*

Nel 1557, 1559 e 1562 ritroviamo Prete Castruccio a lavorare nuovamente attorno al fanale, cui si fanno altri risarcimenti anche negli anni 1564 e 1565 da maestro Giuseppe Forlano da Lucca. Il quale per convenzione del 31 luglio, ultimo dei detti anni, si obbligava di coprire con piombo la cupola dello stesso fanale rendendola: *bene stagnam et aptatam,* saldandone le giunture con buono stagno e fortificandola con anelli di ferro. Ciò contro la mercede di lire 350 a 380, secondo cioè avrebbe più o meno bene compiuto il lavoro [18].

Omesso quindi di accennare ai restauri operati al fanale negli anni 1562, 1566, 1569, 1571, 1573, 1579, 1582, 1585, 1602, 1610, 1629, 1632, 1651 e 1675, mi arresterò al 1681, anno in che addì 30 luglio il Magistrato dei Padri del Comune conveniva con Francesco Firpo per la ricostruzione della cupola, nei seguenti termini:

Dovesse il Firpo preparare una nuova cupola e cupolino, adoperando legno di castagno selvatico, oppure di moro o di olmo e calafatare il tutto con pece e stoppa. Coprirla con fogli di piombo sovrapponentisi al loro orlo, un'oncia almeno e ivi stagnarli insieme. Preparare la cupola per il giorno primo del successivo settembre, e rizzare e togliere i ponti o impalcatura necessaria per demolire la vecchia ed apporre la nuova. Il tutto contro la mercede di L. 2568.

Nel 1684 durante il bombardamento eseguito dall'armata francese al comando dell'ammiraglio Seignelai e per ordine di re Luigi XIV, una delle tredicimila e trecento e più bombe lanciate sulla città e dintorni, colpiva il fanale, precisamente nella cupola. Praticati i necessarî restauri, altri se ne effettuavano nel 1692 per formare due nuovi corsi di vetri nella cupola stessa, mediante l'aggiunta di sbarre di ferro, collegate come di consueto con chiavette. Nel 1748 si fanno risarcimenti

all' edicola, quindi ancora nel 1761. Nel 1773 vi si appone una cupola in rame nuovo, senza armature in ferro. Nel 1791 infine si compiono lavori di rafforzamento onde assicurare il fanale dalle scosse dei venti; lavoro questo col quale si chiude la storia dell' edicola ([19]).

I vetri per il Fanale.

Ma già dei vetri necessarî a chiudere l' edicola o fanale e dei maestri vetrai che li fondevano e fornivano è cenno nei citati Cartularî dei Salvatori del Porto e Molo, ove in quello del 1340 leggiamo ne provvedeva più lastre un Tommaso Deserino; ed in quello del 1342 (a f. 64) è notizia di Giovanni e di Rolando Picelia che li fondevano espressamente, ricevendone il prezzo di lire otto al cantare ([20]). Donde s' impara che lo spessore delle lastre doveva essere straordinario e che anzi tale lo si voleva, siccome scorgesi da altri documenti. Dai cartularî precitati risulta pure che se ne commettevano a maestri fonditori di Masone, ove a tale effetto recavasi sovente il sindico del Comune insieme al maestro stagnaio addetto al fanale ([21]). Ricorderò pel secolo successivò i maestri vetrai Luchino Mase e Lanzarotto Beda *Fornaxarius*, entrambi di Altare, l' ultimo dei quali poneva stanza ed officina tra noi nei pressi della chiesa di San Giorgio ([22]). Valentissimo fonditore e noto per i vetri colorati posti all' occhio della cappella di S. Sebastiano nella cattedrale di S. Lorenzo, egli per oltre quattro lustri, e cioè dal 1440 circa fino al 1460, ottenuti speciali privilegî per l' esercizio della sua industria in Genova, provvedeva per speciali contratti le lastre di vetro necessarie al fanale, le quali da una ordinazione passatagli dai Padri del Comune il 9 settembre 1459, apprendiamo che gli venivano pagate al prezzo di soldi due e denari otto per ogni libbra in peso ([23]).

Insieme al Beda provvedevano specialmente i vetri un Raveta Pizano pur esso di Altare, il quale parrebbe anzi che in tale industria fosse anche più esperto, come ne reca testimonianza una nota del 9 settembre 1459, che ordina al primo di consegnare entro il quindicesimo giorno del successivo ottobre il numero di vetri che si era obbligato di fondere per il fanale e che dovevano essere: *de illa bonitate mensura et pondere* di quelli che si erano avuti da Raveta Pizano. Il qual ultimo come risulta da una nota del 16 giugno 1460 ne aveva fusi e consegnati allo stesso effetto altri 244 pezzi, pesanti sette cantara e 92 rotoli, al prezzo convenuto di soldi due e danari cinque la libbra, per il che ne riceveva l'ammontare in L. 143,8,4. Ed erano forse fattura del Raveta i vetri che nel gennaio di quest'anno aveva provveduti, insieme a più altri venuti di Fiandra, Benedetto Agnesia, incaricato della ricostruzione del fanale, giacchè è erroneo, come altri scrissero, che fosse pur esso maestro fonditore di vetri, mentre invece era un valente meccanico ed anche costruttore d'organi da chiesa (24). Cinque anni dopo, 1.° febbraio 1465, Cristoforo Pizano di Altare, *magister, et faber vitrorum*, si obbliga di fabbricare e consegnare i vetri necessarî al fanale, garantendoli ben fusi, chiari e della lunghezza di due palmi di canna, e larghi un palmo ed un quarto. Al Cristoforo Pizano succedevano un Gio. Cerodo ed un Antonio Biancardo anch'essi della stessa terra, l'ultimo dei quali per contratto del 9 aprile 1470 toglieva carico di fondere quaranta lastre di vetro per il fanale obbligandosi di consegnarle, piane, fulgide, del peso di libbre quattro in cinque ognuna. Però nessuno dei due maestri riuscì a fonderle nel modo convenuto, onde i Padri del Comune ne traevano in prova da Pisa, chiamando altri maestri d'Altare in Genova, previa l'autorizzazione del Marchese Guglielmo di Monferrato, capitano ducale, giacchè leggi speciali ripubblicate nel 1445, lo vietavano (25).

Quanto ai vetri provenienti da Pisa, sembra non servissero perchè non aventi lo spessore richiesto. Ne informa una lettera scritta di colà il 19 luglio 1471 da Maffeo Lecavello colla quale, accennando a due lastre di modello o campione per il fanale della lanterna, dice: il maestro che lavora vetri non li fa così grossi, nè sa ridurli a tale grossezza. Valendosi quindi sempre di quelli fabbricati in Altare si perviene al 1514 nel quale anno, espugnata la fortezza della Briglia per iscacciarne i francesi, la Torre del Faro, che vi stava annessa, cadeva per metà, trascinando insieme anche il fanale.

Riedificati l'una e l'altro nel 1543, si trassero nuovamente da Altare i vetri necessarî, commettendone ben cinque cantara in peso ai maestri vetrai Sebastiano Massaro, Gio. Maria Sappa e Bernardino Bussone. Frattanto se ne ordinano eziandio a Pavia, siccome risulta da una lettera scritta di colà da certo Bartolomeo Ferro di Altare, che vi aveva aperto apposita fornace, e dallo stesso se ne ricevono ancora nel successivo anno. Non è noto cha a fonder vetri per il nostro fanale lavorasse quel Plinio Cantalupo, venuto qui da Venezia per stabilirvi appunto una fabbrica di vetri cristallini *more veneto*. Il quale, ottenuti larghi privilegî, per decreto del 17 maggio 1549 apriva officina in una casa espressamente concessagli dal governo, fuori la Porta dell'Acquasola, trasferendosi poi, 1560, nei pressi di S. Lazzaro. Lo aiutavano nell'industria due suoi compaesani, Francesco Santo e Gio. Antonio Lodi, additati nelle carte col nome di *fabri cristalli*.

Tornando a quelli di Altare noterò come da una lettera de' Consoli de' vetrai di colà in data del primo giugno 1567, si conosce che i nostri Padri del Comune ne avevano ordinato a certo Giuseppe Massaro. Dal 1567 al 1574 è Francesco Cerodo esso pure di Altare che provvede buona copia di lastre pel nostro fanale; e quindi, 1575, un Luca del Bono, maestro vetraio anch'esso.

Nel 1578 se ne ricevono di nuovo da Pisa e si prosegue con essi e con altri di Altare per il restante di quel secolo e parte del successivo XVII: quando nel 1639, restaurato che fu il fanale, occorrendone alcuni, il Magistrato con lettera del 22 ottobre, richiedeva venticinque lastre alle fabbriche di Montenotte, paese non molto lontano dall'anzicitato, e, dove, come si ha da lettera di risposta, « fabrichano le vedrine per far finestre ». Nel 1640, 1648 e 1649 se ne ordinano a Venezia, che, come più limpide, son dette cristalli. Quindi nel 1658 si inviava una di dette lastre al Governatore di Savona affinchè ricercasse tra i fabbricanti di Altare chi fosse capace di fonderle uguali in grandezza, grossezza e trasparenza. Negli anni appresso se ne commettono ancora a Montenotte ove si fondevano vetri ed anche cristalli, ordinando di quest'ultimi comecchè più limpidi, ma che per non essere riusciti bene, fu forza ricorrere nuovamente a Venezia, come si ha da un decreto del 17 ottobre 1664. Nel frattempo se ne ricevevano sempre da Altare e così si pervenne al 1689 nel qual anno, essendo urgente riparare il fanale, se ne richiedevano 450 a Venezia, che venivano fuse da Aurelio Antonio Barbieri, in conformità del campione inviato. E da Venezia se ne trassero a tal uso per tutto il cadere del secolo XVII, come altresì durante il volgere del secolo successivo, siccome risulta da più documenti dell'archivio dei Padri del Comune e dalla consentita franchigia dalle gabelle sulla importazione dei citati cristalli.

Chiuderò la storia dei vetri aggiungendo l'obbligo imposto ai custodi del fanale di curare che i vetri fossero sempre tersi, onde ottenere tutta l'intensità della luce, o come è scritto in una ingiunzione comunicata il 17 aprile 1592 al custode di allora Gio. Patuzzo: *ut purget vitrea fanalis ut lumina lampadum magis appareant et elucescant.* A tale effetto si forni-

vano ai custodi in carica, oltrecchè una conca, delle spugne di mare ed altre materie.

Dell'uso delle spugne è nota nel Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo pel 1342, e più chiaramente in quello dei Padri del Comune del 1553, ove sotto la data del 6 febbraio è scritta la spesa di lire 1,18,3, *pro pretio de libris octo cum dimidia, spongiarum Barbarie ad solidos 4,6 pro libra, pro mundando fanale* ([26]).

Per asciugare i vetri, dopo l'operatane lavatura mercè delle spugne bagnate, si adoperavano parecchi tessuti, i quali son pur ricordati nella nota spese fatte per il loro acquisto. Così a mo' d'esempio, in nota del 12 gennaio 1551 si ha la spesa di soldi cinque e mezzo: *pro cottonina vetera pro schurando* (pulire) *fanale capitis farij;* e in altra nota del 7 febbraio 1564, quella di soldi trentasei e denari dieci per palmi sei *frixie* (sorta di panno), e per palmi otto *cottonine veteris pro lucidando fanale turris capitis farij.* Così ugualmente in nota del 30 gennaio del 1569 si ha la spesa di soldi 17 e mezzo, prezzo di palmi tre e mezzo di panno arbascio, *arbaxii, pro scurandis vitreis lanterne.*

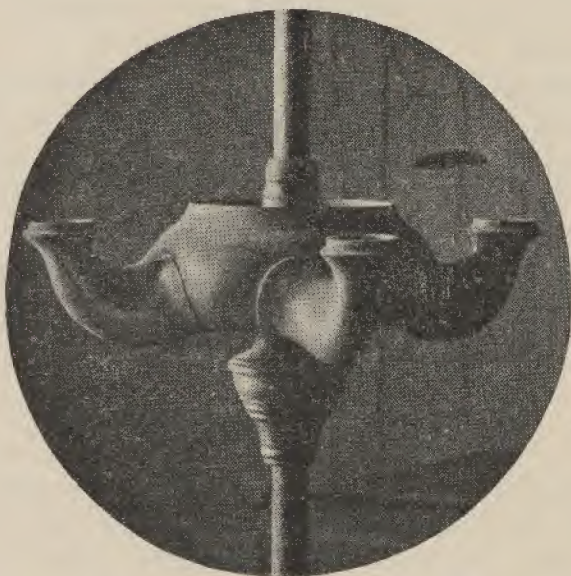
Nel Cartulario dell'anno stesso, addì 25 ottobre, si ha la spesa per palmi quattro e mezzo *frixie pro scurando fanale,* e due anni dopo, 27 settembre 1571, la spesa di soldi trentasei, prezzo di palmi sei *frixie albe pro scurandis vitreis fanalis lanterne.* Nel 1573, 30 ottobre, si ha quella occorsa per altri palmi sette *frixie albe* a lire 2 e 12 la canna, e per palmi 24 *cottonine veteris* a denari 7 il palmo. Inoltre per meglio pulire e rendere trasparenti i vetri si adoperava il bianco o chiaro d'uovo, siccome ne avverte una nota del 7 aprile 1408 in che si legge la spesa: *pro ovis emptis ad mundandum et purificandum vitreum,* e quella del 22 agosto 1436, *pro ovis centum* comprate allo stesso effetto e pagate soldi 16 in tutto.

S' adoperava altresì l' olio di linosa e certa vernice, della quale nón risulta però la composizione; cose le ultime due citate entrambe in nota del 3 novembre 1573 di questo modo: *pro emendo oleo linose et vernice pro tergendis vitreis fanalis lanterne*, e in nota del 15 settembre 1578: *pro pretio de libris tribus cum dimidia olei linosi et libris tribus cum dimidia vernicis consumptis in tergenda lanterna* (sic) *fanalis*. E chiuderò colla spesa, fatta il dì 8 ottobre 1572, di soldi 12: *pro pretio unius scale lignee*, da salirvi sopra *pro tergendis vitreis fanalis turris lanterne*.

La nettezza dei vetri, era, insieme alla miglior cura delle lampadi, importantissima cosa, dipendendo sovente da ciò la salvezza delle navi, che nottetempo e durante burrasche di mare dovevano entrare nel Porto. Ed è perciò che i Deputati a questo dovevano invigilare che i custodi del faro usassero la maggior diligenza che loro imponeva l' addossatosi ufficio.

Lampadi e accessorî.

Giorgio Stella riferendo, come già dicemmo, che nel 1326 venne posta una *lanterna magna* sulla Torre del Capo di Faro e su quella del Molo, soggiungeva *ut in eis accensis lampadibus* ecc. Ma nè egli nè quanti scrissero intorno a ciò, il Giustiniani compreso, accennano alla forma del fanale e tanto meno a quella delle lampadi ed al loro numero. È nel registro dei Salvatori del Porto e Molo per l' anno 1342 che si leggono tra le spese pel faro di Capo di Faro, *pro faro caput fari*, per distinguerlo dal faro del Molo, quella per l' acquisto di quarantasei lucerne compre da Guglielmo, calderaio, e l' altra per fare e saldare le linguette nelle medesime: *pro stagnando et pro faciendo linguetas in lucernis*. Le linguette cioè reggenti il lucignolo, e delle quali troviamo tuttodì munite le piccole lucerne ad olio di cuì valgonsi certi operai.

Inoltre nel Cartulario del 1405 e in data del 19 dicembre troviamo notato il pagamento fatto a Nicola di Bargagli, calderaio esso pure, della mercede dovutagli per riparazioni a dieci lucerne: *pro aptando lucernas decem dicte turris.* Dal che tutto possiamo argomentare con piena certezza ch'esse erano in metallo, in ferro cioè o meglio anche in rame. E che fossero in metallo ce lo conferma una nota del 7 aprile 1460

Tipo di lampada ad olio in metallo - Secolo XVIII

ove è scritta la somma di lire 3,11,8 *pro lumeriis septem,* le quali pesavano insieme diciannove libbre, e si pagavano in ragione di soldi tre e denari nove per ciascuna libbra al venditore, che era certo Angelino da Como, *ferrarius.* Nel 1551, 15 ottobre cinquanta lampadi per il detto fanale sono pagate un soldo e sei danari ognuna *computatis ferris et natelis;* compreso i ferri cioè che le sorreggevano ed i luminelli, vulgo « nattelli » o sugherini ([27]). Dal che risulta che si era mutata

come infatti era avvenuto nel 1544 la forma delle lucerne, poichè la linguetta non richiede l'aiuto dei luminelli, nè questi quella.

Nel 1552 è un Battista da Varese, vetraio, che provvede centoventisette lampadi in due volte, delle quali sei il 19 ottobre a un soldo e mezzo ognuna, e centoventuna il 14 dicembre

Tipo di lampada ad olio in vetro - Secolo XVIII

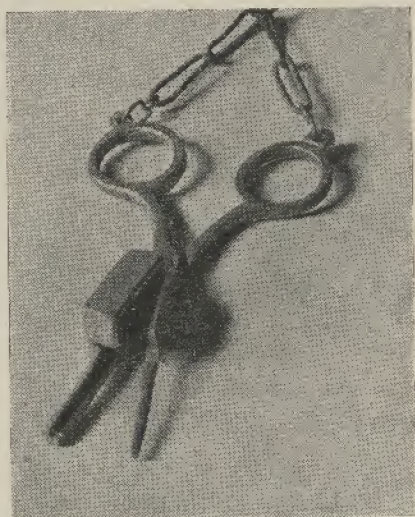
successivo ad un solo soldo, pure per ognuna. Il vederle comperare alla bottega di un vetraio farebbe sospettare che fossero di vetro e non più di metallo. Aggraverebbe anzi il sospetto il pagamento fatto il 31 ottobre 1569 a certo Antonio Clavarino, pur esso vetraio, per valore di tredici amphole al

prezzo di un soldo e sei danari ciascuna; proprio come le sei compre dal sovracitato Battista da Varese. Il nome di *amphola* è dovuto incontestabilmente alla loro costruzione vitrea. Tacendo di altre lampadi che si comprano negli anni appresso, citerò come nel 1571 si consegnasse al custode della Torre una conca di terra per lavarvi le dette lampadi, il che non si usava prima. Nel 1615, addì 26 ottobre, si consegnano al custode dodici lampadi *a lanternula, pro usu luminis fanalis;* denominazione nuova e che più non ricomparisce ne' documenti relativi al nostro fanale. Così ad esempio nell' inventario delle cose esistenti a mano del custode il 13 novembre 1623 ed il 29 febbraio 1624 si legge semplicemente « lampade con nattelli ».

Sulla metà circa del secolo XVII si danno annualmente al custode trenta lampadi che si pagano cinque soldi ognuna e sul chiudere del secolo stesso, gli si pagano lire novanta annue, restando a suo carico l'acquisto delle stesse più la provvista « dei nattelli e dei stoppini ».

Dei « nattelli » o luminelli, quei piccoli arnesi di fil di ferro o di latta forata al centro, muniti di un pezzettino di sughero a ciascuna delle tre estremità puntute che hanno, e nel cui foro al centro si fa passare lo stame o lucignolo, è notizia più che sovente nelle spese che occorrevano per la illuminazione del fanale di Capo di Faro e di quello del Molo vecchio. Nei Manuali dei Padri del Comune pel 1563, sotto la data del 14 gennaio si ha il pagamento fatto a Galeotto del Lago di soldi ventiquattro, *pro natellis 36 pro lanterna capitis farij*, o denari otto ciascuno; e in data 20 novembre 1564 si pagano al noto prete Giuliano Castruccio lire due *pro natelis 48 pro lampadibus laterne capitis farij;* sette anni dopo, 21 novembre 1571 si pagano ad Andrea Ruta lire 1, 3, 4, prezzo di 28 nattelli compri a denari dieci ognuno. In carta del 1674 si legge poi che dal 1660 al 1663 si consegnavano ogni giorno

al custode della Lanterna « trenta nattelli di latta fatti fare come al solito » e calcolati del valore di lire tre [28].

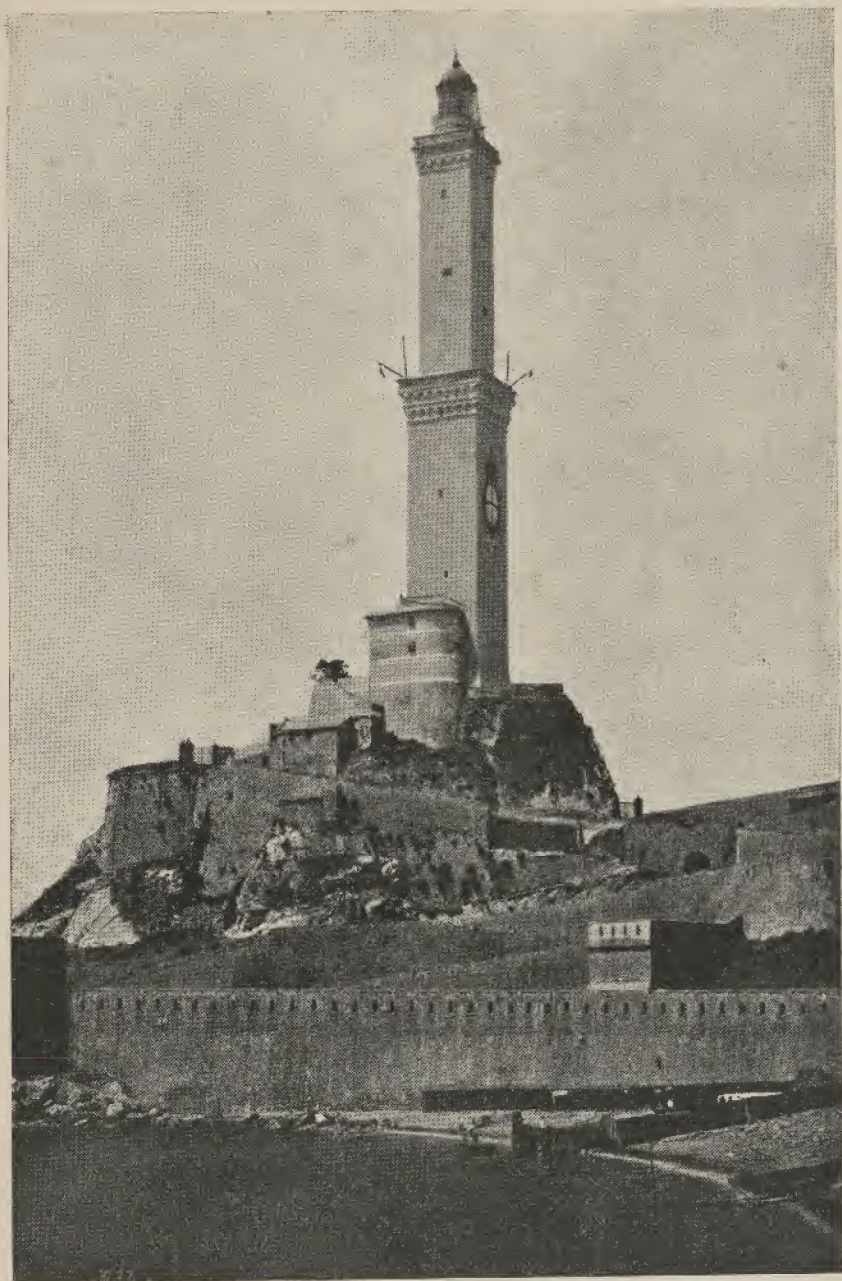
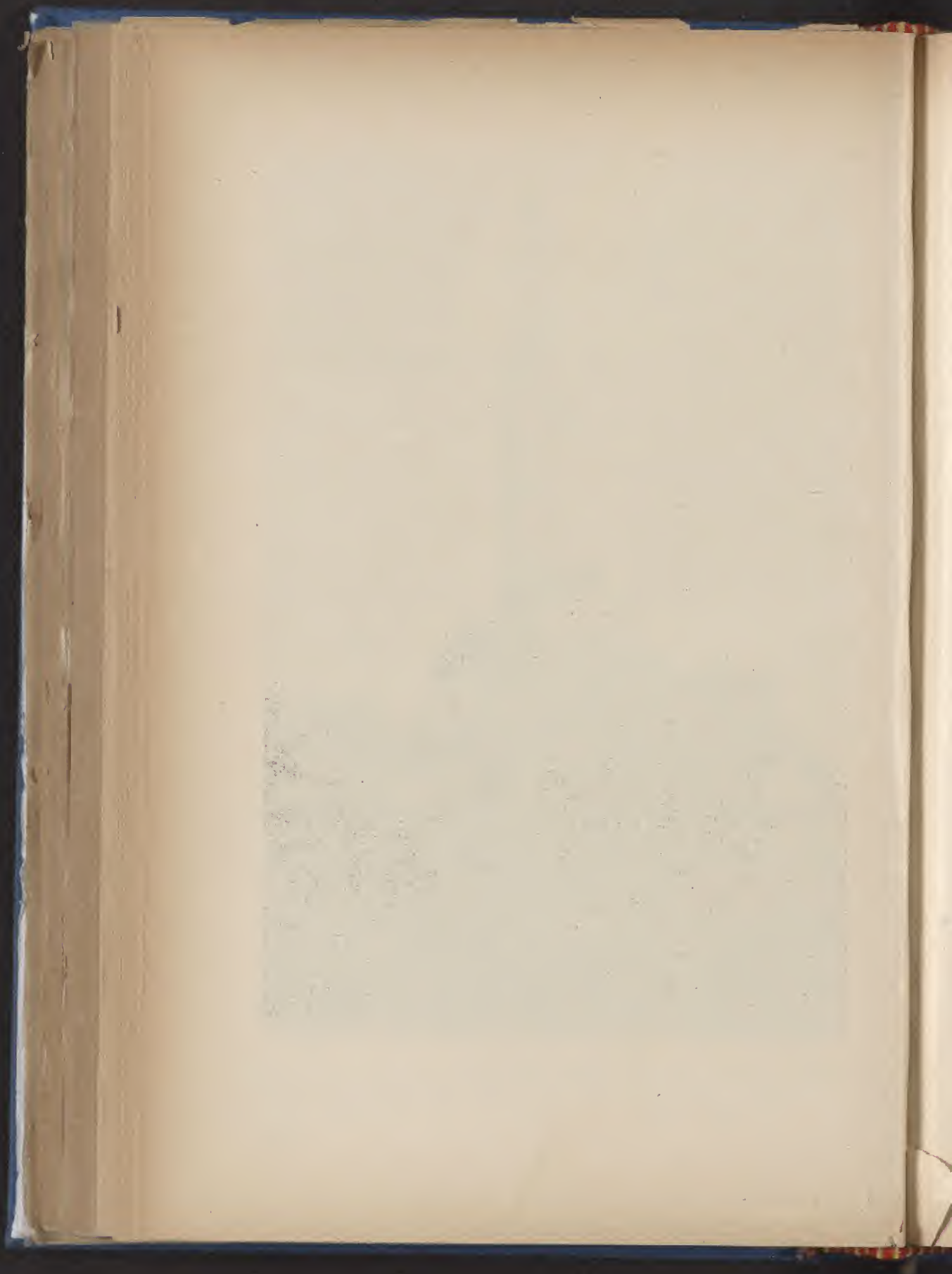
Altre carte e specialmente gl' inventarî che solevansi fare di ciò che esisteva nella Torre o Lanterna ogni qualvolta vi si poneva un nuovo custode, oltre al « foxino fornito » ossia l' acciarino per trarre il fuoco e relativa esca e pietra focaia, si ha notizia di altri oggetti ed utensili onde si valevano i custodi pel disimpegno del loro ufficio. Tali le palette, le cesoie per smoccolare i lucignoli: *pro amocandis luminibus*, e le « moche » (smoccolatoie) arnese non molto dissimile dalle forbici, avente una cassettina nella quale resta tagliata e chiusa la smoccolatura [29]. Non manca infine una piccola lanterna a mano chiusa da vetri.

Moccalume

Dal modo poi come erano collocate le lampadi dentro al fanale ce ne porgono una idea, sebbene non chiarissima, le spese che leggiamo nei già citati Cartularî dei Salvatori del Porto e Molo, ove in quello dell' anno 1342 troviamo notate le spese per ferri e *stantarolii*, stanti, per sostenere i cerchî ai quali erano fissate le lucerne. Arnesi tutti che vediamo rifare e restaurare più fiate in appresso, e peculiarmente nel 1459, per mano di Paolo da Novara, valente fabbro ferraio [30]. Ma è in ispecial modo dopo la ricostruzione della Torre, 1543, e l' erezione di un nuovo fanale, operata quest' ultima dal noto prete Giuliano Castruccio, che abbiamo più sicure notizie dei citati cerchî per riporvi le lampade e del filo di rame

per fissare le stesse ai cerchi medesimi. Ne informa chiaramente la spesa di soldi tre, fatta il 19 ottobre 1552, *pro tribus cerchiis*, e di altri soldi quattro *pro pretio libre une fili rami pro ponendis lampadibus ad cerchios pro facendo lumine* (31).

Intensità di luce. - Stoppini a olio.

Ad ottenere maggiore potenzialità di luce, già nel 1544, il Castruccio nella costruzione di un nuovo fanale aveva studiato a quel che sembra, un sistema diverso da quello da esso posto in opera nel 1539, allorchè ne aveva fatto un nuovo per il Lanternino del Molo; il solo fanale questo, che si accendeva allora, dopo la rovina della Torre del Capo di Faro, avvenuta come sappiamo nel 1513. Fu appunto nel luglio del 1544 che perfezionato il nuovo fanale, si procedeva a ripetuti esperimenti intornò alla intensità di luce ottenibile, avvertendo prima i podestà delle due Riviere, e cioè di Savona, di Noli e di Albenga a ponente, e di Rapallo, Levanto e Portovenere ad Oriente, perchè avvertissero i guardiani od altri di osservare attentamente l'effetto dell'accensione e forza di luce che ne sarebbe risultata. Senonchè la risposta di tutti fu che nulla si era visto. Soltanto i consiglieri di Portovenere scrivevano, qualmente dall'isola del Tino, si era visto « assai bene », però in una sola notte. Ad ottenere maggior luce il Castruccio apportava altre modificazioni alle lampadi, mentre dai Padri del Comune si spediva il custode della Torre del Faro a Savona per osservare le novelle prove, e Bartolomeo Rocca veniva inviato a Livorno per istudiare il sistema d'illuminazione di quello.

Nel 1634, si procedeva a nuovi perfezionamenti, eseguiti i quali si facevano prove per giudicare sulla riuscita delle apportate modificazioni, prove che avevano effetto nel 17 e

La Lanterna - Secolo XIX

29 marzo di detto anno, assistendo qual deputato alle stesse Francesco Spinola.

L' intensità di luce stava altresì come ben si comprende, in relazione del numero delle lampadi che si accendevano nel Fanale, ed anche degli *stoppini* o lucignoli, i quali non furono formati sempre d' ugual numero di fili di bambagia.

È a credere che in origine il numero delle lampadi fosse sempre lo stesso e in tutte le stagioni. Infatti, nelle notti più oscure e tempestose si suppliva coll' accensione dei fuochi alimentati da fascine di brisca o scopa, siccome ne è prova l' acquisto notato nel Cartulario dei citati Salvatori pel 1408, laddove, sotto la data del 15 dicembre, si legge la spesa occorsa per dozzine otto di detta materia *pro faciendo lumen quando facit tempestas maris*. Fu di certo dopo la già ricordata costruzione del fanale, compiuta dal Castruccio che si cominciò a collocarvi lampadi in maggior quantità, e ad accenderle or tutte ed ora in parte, secondo la stagione, e secondo le condizioni del tempo. Ma le notizie sicure indugiano fra noi fino al 1573, nel qual anno e nel mese di marzo vediamo che ogni notte si accendevano dodici lampade, e diciotto nella stagione più invernale. Da altra nota del 1586, risulta poi che dal primo giorno del dicembre fino a tutto il mese di febbraio se ne dovevano accendere trenta in ogni notte, e trenta pure ogni sera che fosse tempo scuro o burrascoso.

Durante il secolo XVII, troviamo che intorno alla metà dello stesso non si accendevano lampadi dal principio del mese di giugno, fino al cominciare del successivo settembre; escluse però le notti buie o tempestose, nel qual caso se ne dovevano accendere dodici. Per gli altri mesi dell'anno restava in vigore l' ordine già innanzi citato, salvochè nelle notti tempestose e scure, che succedevano dal cominciare di marzo a tutto giugno, se ne dovevano aggiungere altre quattro.

Disposizioni tutte che vediamo ancora eseguite per tutto il detto secolo e per il XVIII, siccome ne fanno fede decreti a tal effetto emanati nel 1695, 1713, 1714, 1715 e 1734.

Lanterna. - Edicole.

Si arrivò di tal modo al 1772 nella estate del qual anno si proponevano nuove forme di fanali muniti di specchio ossia riflettore e si propose eziandio l'accensione di fuochi di catrame e stoppa, mezzo quest' ultimo che si sarebbe adoperato però soltanto nelle notti oscure e tempestose, comecchè più visibile per maggior chiarezza e intensità di luce.

Nell' anno appresso si apponevano al di fuori dell' edicola tre dei fanali a specchio anzidetti per addivenire alla prova della loro utilità. Prove che, trascurate, nulla fecero conchiudere, siccome se ne ha notizia in una relazione fattane appositamente a' serenissimi Collegi il primo agosto del 1782. Dalla quale imparasi inoltre che non si era fatta alcuna riforma al sistema di illuminazione e che i tre lampioni stavano sempre al posto ove si erano collocati per la prova, impedendo la luce di quello dell' edicola, onde il 18 giugno 1791 si deliberava venissero tolti.

Lampada a olio
con riflettore sferico
Secolo XVIII

Oltrepassando il 1797, che pur mi sono imposto a limite del presente lavoro, noterò come nel 1841, il Prof. Piana, avesse, per cura degli Edili, stabilito sulla nostra Torre il lume alla Fresnel, che vi si accendeva la sera del 15 gennaio di detto anno, siccome ne avverte la iscrizione in marmo

murata nella Torre stessa; e come con tal sistema si continuasse l'illuminazione insino a' nostri giorni, colle sole varianti che nel 1898 si sostituiva all'olio d'oliva l'uso del gaz acetilene, per ritornare poi all'uso del petrolio.

Lampadi ad Olio.

Il consumo dell'olio necessario alla accensione delle lampadi, crebbe naturalmente in ragione dello accrescere che si fece del numero di queste. I primi accenni a quello consegnato ai custodi non indicano punto la quantità, la quale per altro, fin dai primi anni, doveva essere stabilita in modo fisso. Nel 1413 si consegnavano al guardiano della Lanterna a Capo di Faro già dodici barili d'olio ogni anno, ed otto soltanto per il Fanale del Molo vecchio; donde impariamo che questa del Faro teneva già il primo posto. Nel 1439 la spesa annua per dodici barili d'olio e per i necessarî lucignoli, *et pro stupinis pro toto anno presenti,* è stabilita in lire novanta. Però col chiudere del quattrocento ne è ridotta la quantità a soli barili otto annui. In nota del 19 gennaio 1508 relativa alla consegna fatta a Giovanni di Malleville, capitano della Fortezza eretta a Capo di Faro da re Luigi XII di Francia, si legge che avendo egli presa cura dell'accensione del fanale, gli si consegnavano otto barili all'anno. Ed otto pure se ne davano nel 1512, siccome si legge in ricevuta di Iean de la Grève «fatour de Monseigneur Robert de Hondetot, capitaine de la Lanterne» che confessa «aveir aveut» da Battista Testana, sindaco dei Padri del Comune «l. XVIII pour baril deu pour messe (mesi) trois qui sont a venir, computate le stopiin ».

Tacciono quindi le carte fino al 1544, e cioè fino alla ricostruzione della Torre e del Fanale, caduti l'una e l'altro come sappiamo nel 1513, per i colpi di bombarda tirati contro il castello della Briglia. E già prima che si consegnasse al Lanternaro l'olio per l'accensione delle lampadi nel fanale, nuovamente costruito dal noto prete Giuliano Castruccio, abbiamo notizia di un tinello in pietra per riporvi l'olio per il fanale; tinello in marmo o pietra che fosse, e scolpito da maestro Martino d'Arosio, che n'ebbe in mercede la somma di lire sette e soldi dieci (32).

Oltre al tinello si provvedeva poi altresì, 1569, un'idria, allo stesso effetto di riporvi l'olio; del quale ignoriamo la quantità che si consumava, non recando di ciò notizia alcuna i registri del Magistrato, fino al settembre del 1572. Del qual mese addì 8, leggiamo nel Manuale di detto anno che dal 28 agosto infino al giorno 4 del precitato settembre se ne erano consumati tre quarteroni e mezzo per notte, e valsente soldi quattro e mezzo il quarterone, e a quanto pare per l'accensione di sole dodici lampadi, giacchè nella notte del sette, se ne consumavano quattro quarteroni, con diciotto lampadi; cinque nella notte del tre ottobre, e sette nella notte del 26 novembre (33).

Un decreto del 5 gennaio 1588, col quale si ordina al cassiere della Camera di comprare egli stesso l'olio per il fanale, onde evitare le frodi che potrebbe commettere il custode, che per lo innanzi soleva provvedere, ci avverte di questo sistema, non mai prima posto ad effetto. Nè a questo si limitavano le previdenze del Magistrato, giacchè per deliberazione del 14 dicembre 1626, si ordinava che all'atto di consegnare l'olio al custode, questi dovesse giurare di accendere ogni sera il numero di lampadi stabilito. Non molto dopo si ritorna però al sistema di far acquistare l'olio dal custode,

per poi acquistarlo la Camera stessa e consegnarlo essa nella quantità convenuta al custode. Quantità che viene poi ridotta ed ora aumentata, e finalmente stabilita in barili undici e mezzo per decreto del 10 novembre 1714, con bonificare al custode stesso l'olio per le lampadi accese di più nelle notti oscure.

Degli *stupini* o lucignoli, menzionati già nei Cartularì dei Salvatori del Porto e Molo dal 1340 in appresso, abbiamo più tardi il prezzo per ogni libbra di essi, ossia del bambagio con che si preparavano. Nel Manuale dei Padri del Comune del 1560 sotto la data del 14 novembre si legge: *pro libra una stupini pro lanterna capitis farii soldos duodecim*, ed in quello del 1568, addì 8 marzo si ha: *pro libra una bambaxii pro faciendis stupinis soldos quatuordecim;* prezzo che nel 1573 troviamo elevato a soldi diciotto e nel 1577 ridotto a soldi sedici. Il bambagio o stoppino era, come ben si comprende, già filato e lo si comprava a matasse, come ne lo dice la nota di acquisto di: *acias duas stupini* che si legge nel Manuale del 1566 sotto la data del 25 settembre. Dalle istruzioni poi che, durante il secolo XVIII, si impartivano al deputato al Porto, si ha che lo « stoppino » doveva essere composto di trentaquattro fili.

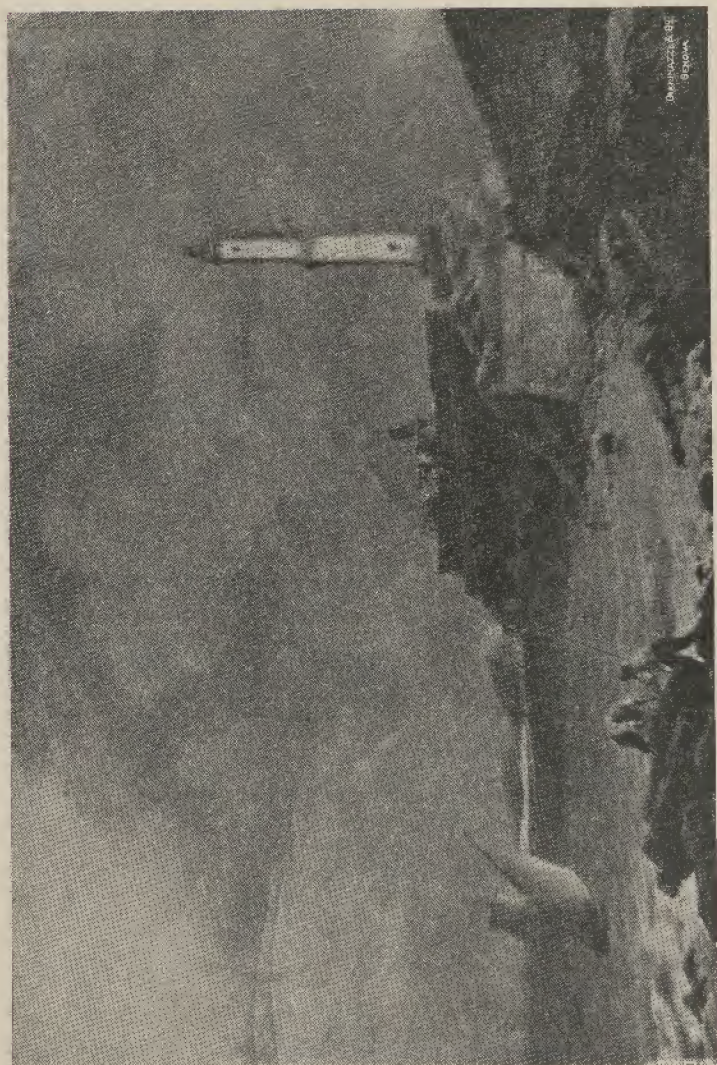
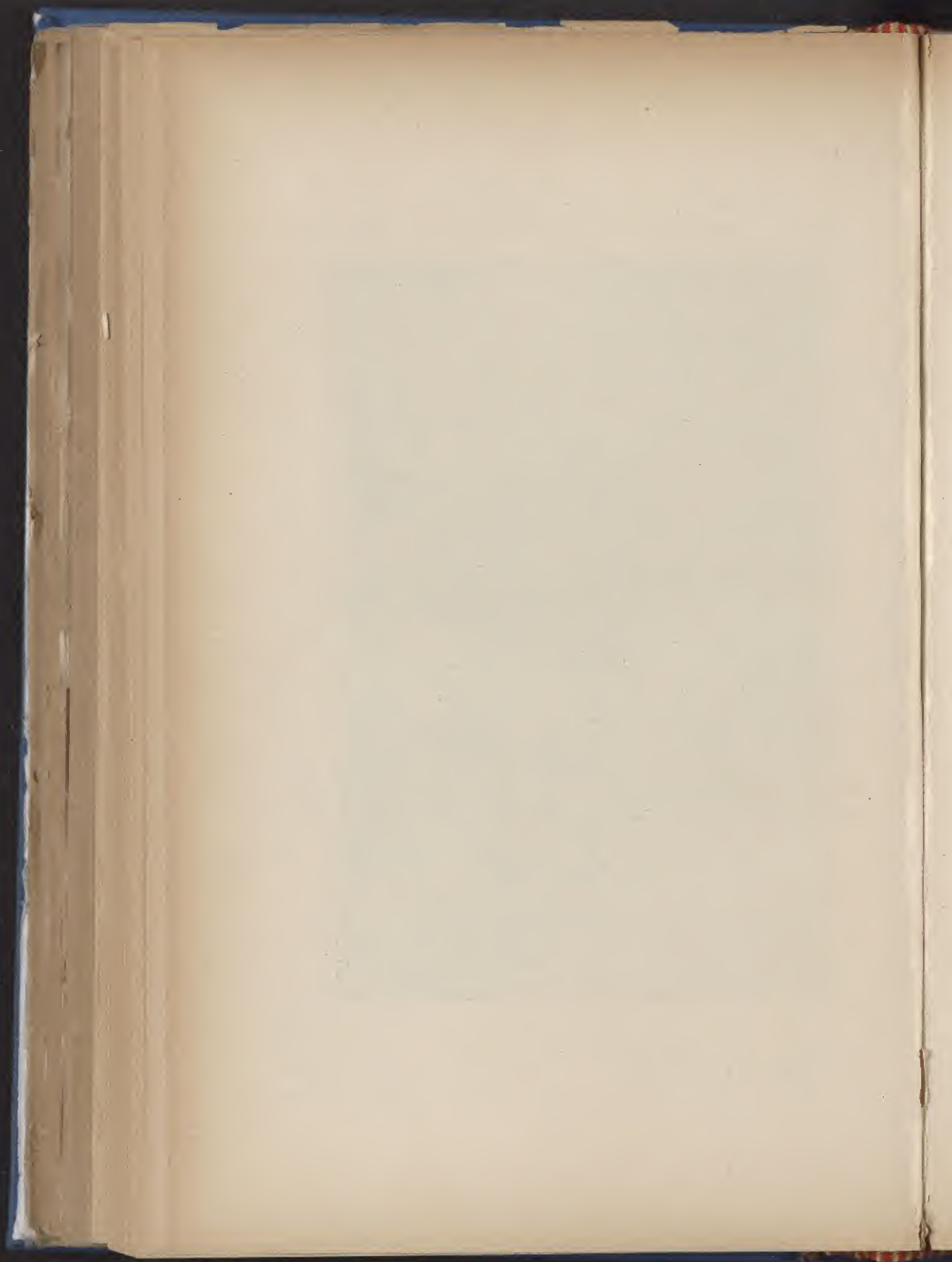
Chiuderò notando ancora come, per accendere i lucignoli delle lampadi, si provvedessero al custode delle candelette, di che è pur menzione nei citati Cartularì del secolo XIV, e che da una nota dell'8 marzo 1568 risultano di cera, o come è scritto nel Manuale del 1572, 26 gennaio: *cere rubee* ossia, non imbianchita, e del valore di soldi dodici la libbra.

Queste particolarità sulle lampadi e loro accessorî che sembreranno forse superflue a parecchi dei lettori, saranno, io penso, ben apprezzate invece da coloro che si dedicano allo studio delle cose marine e della vita privata dei nostri avi.

La Torre del Faro o Lanterna.

Di qual tempo venisse innalzata la bina Torre detta dapprima di « Capo di Faro » e poi della « Lanterna » dal fanale collocatovi sopra nel 1326, non si ha notizia alcuna, ed è perciò sconosciuto eziandio il nome di colui che l' architettava. Certo è che soltanto in origine essa servì di fortilizio avanzato della città per guardare la via romana, che ivi presso e più a monte girava il detto Capo, in quel modo istesso che più a settentrione stavano a vigilare la via dei monti una bastita intitolata dal Promontorio stesso, alla estremità del quale sorgeva detta Torre.

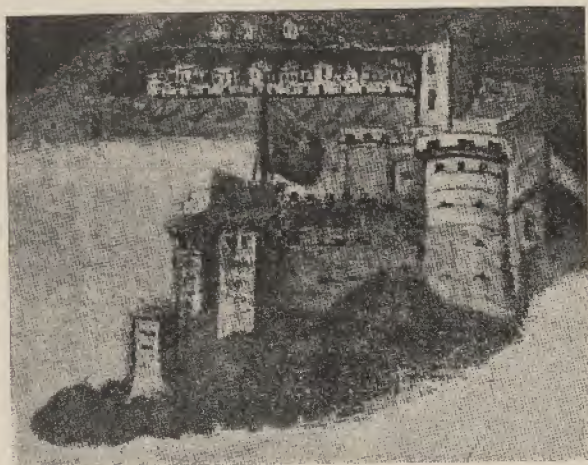
Si sa inoltre che essa era costantemente munita di guardie e che a tale ufficio erano comandati gli uomini delle non remote terre di Rivarolo, di Torbella, di Sosenedo, di Porcile, di Cavanuccia e di Granarolo luoghi tutti, meno l' ultimo, della valle di Polcevera. Di ciò informa il Decreto per la Guardia della città, emanato o meglio ripubblicato dai Consoli del Comune, correndo l' anno 1128. Taccio poi che gli uomini di Sestri, di Priano, di Borzoli e di Burlo, in esenzione del servizio personale, erano invece tenuti all' annua prestazione di un fascio di legna ognuno; materia che forse già da tempi molto remoti serviva a nutrimento del fuoco o faro che di notte tempo si accendeva alla estremità del Promontorio; donde il nome del Capo del Faro [34].

Infatti il decreto che impone alle navi il pagamento del diritto *pro igne faciendi in capite fari*, lascia adito a credere che il faro o fuoco si accendesse in basso o, come già dissi, sopra una certa prominenza allora esistente alla estremità del Promontorio e non sulla Torre. Dalla quale ultima invece si saran fatti i segnali e soltanto i piccoli fuochi, siccome usossi anche dopo il fattovi collocamento del fanale ad olio.

Veduta della Lanterna dal Molo Nuovo   Secolo XIX

Non è improbabile inoltre che dapprima si erigesse una sola torre, e che più tardi vi si sovrapponesse la seconda. Ma di ciò non è certezza alcuna; chè, dopo il decreto di guardia anzicitato e quello susseguitogli nel 1139, non se ne hanno ulteriori notizie che col 1318. Nel quale anno, siccome narrano gli Annalisti, essendovisi afforzati i guelfi, avvenne che i ghibellini cinsero d' assedio la Torre non solo, ma ne scavarono talmente le fondamenta, che trovandosi essa in pericolo di rovinare gli assediati dovettero arrendersi.

Cinque anni dopo i Guelfi, fortificansi nuovamente a Capo di Faro, e riparata la mina o scavo anzidetto, cingono il piede della Torre con due rivellini. Il disegno che abbiamo di essa sulla copertina del Cartulario dei Salvatori del Porto pel 1371 oltrecchè affermare l' esistenza già fin d' allora, d' una torre sovrapposta all' altra, dimostra eziandio quali fossero le munizioni fattevi nel 1319 a difesa della base.

Nel 1391 vi si fanno riparazioni e poi altre ancora negli anni 1430, 1471, 1472, 1491 e 1500. Sette anni dopo, 1507, sottomessa Genova alle armi di re Luigi XII di Francia, questi decreta la costruzione di una gran Rocca a Capo di Faro, onde tenere in freno i Genovesi, da ciò il nome di *Briglia* attribuito alla nuova rocca. A tale effetto l' ingegnere incaricato della costruzione, certo Paolo Beusseraihe, signore d' Espy, aveva divisato di rovinare la nostra Torre, trovandosi essa nel luogo ove doveva sorgere la rocca e già il giorno 13 maggio si era posto mano alla demolizione, cominciando dal fanale. Fu ventura che, per le suppliche rivolte al d' Espy e la promessa del cospicuo dono allo stesso di una somma in scudi d' oro del sole che gli si consegnavano, poi essa restasse in piedi. Però la Torre rimase, se non al di dentro del nuovo fortilizio, aderente almeno alle cortine di questo. Il decreto del 19 agosto 1507 che parla della

« Torre grande » della Fortezza, allude di certo alla nostra Torre o Lanterna.

Son note certamente al mio colto Lettore le vicende politiche di quel tempo perchè io ne rinnovi qui la narrazione. Dirò solamente come durante l'assedio posto dai nostri alla Briglia, la Torre della Lanterna per la sua contiguità a quella e per essere anch'essa in mano delle soldatesche del precitato monarca, subisse danni tali dalle artiglierie dei nostri, che ne

La *Briglia* da un quadro del Secolo XVI

rovinava la parte superiore. Il Giustiniani che la vide ridotta in quel miserando stato, dettando la prefazione ai suoi Annali, laddove imprende a descrivere la città, soggiunge: « E sotto l'abbazia di San Benigno, verso mezzogiorno, è la torre ossia mezza torre della Lanterna ». Quel « mezza » ci dice in modo chiaro che della Torre preesistente e quale egli aveva vista lunghi anni, non rimaneva più che un edificio monco per metà. Era infatti caduta la torre superiore e rimasta malconcia l'inferiore, e quindi non più utile a cose guerresche. Lo afferma

il fatto che nel 1527, durante le fazioni combattute tra le soldatesche di Cesare Fregoso, capitano agli ordini del re di Francia, e quelle della Repubblica, allora sotto l' imperatore Carlo V, vediamo il Fregoso occupare bensì il Capo di Faro, ma afforzarsi nel monastero di San Benigno, e non già nella Torre nostra, perchè mezzo rovinata. Nella veduta di Genova erroneamente detta *del 1319*, e nello affresco di Lazzaro Tavarone, dipinture entrambe esistenti nel Museo del Palazzo Bianco, noi vediamo la mezza torre della Lanterna elevarsi al di sopra dei torrioni e delle cortine della Briglia ivi rappresentata e riconosciamo i resti della Torre dalla forma delle sue finestre.

La *Briglia* da un affresco del Secolo XVI

Ridotta in tali condizioni, rimase inservibile e deserta fino al 1543, anno in che si deliberò di rifabbricarla. Ottenuto a tale scopo dai magnifici Protettori del Banco di San Giorgio la somma necessaria, il Magistrato dei Padri del Comune addì 13 marzo moveva su cavalcature alla volta del Capo di Faro, seguito da più maestri d' Antelamo per consultare intorno al modo di addivenire alla disegnata ricostruzione. Nè fu breve l'esame giacchè trascorsero colà l'intera giornata, desinando a tal uopo nel sovrastante monastero di San Benigno. Intrapreso indi a poco il lavoro, sebben condotto con diligente solerzia,

esso durava oltre ad un anno. A compierlo prestavano l'opera loro valentissimi maestri d'Antelamo, noti per altri lavori tra noi, quali un Donato da Balerna ed un Bernardo da Cabio. A provvedere le pietre riquadrate a scalpello, toglieva carico Martino d'Arosio, che a tale effetto prendeva a giornata numerosi operai *piccapietra*, mentre a preparare quelle da cannella lavorava Bertorino Carmaino, traendole dalla Cava di Carignano.

Tosto compiuto l'innalzamento, si murava nello interno della Torre e a metà delle scale una tavola marmorea con incise le seguenti parole: (35)

ANNO . A . CHRISTO . NATO . MDXLIII . RESTITUTE . LIBERTATIS . XV . PETRUS . JO . CIBO . CLAVICA . JO . BAPTA . LERCARIO . Q . D . ET . LUCIANUS . SPINULA . Q . GEORGII . PATRES . COMMUNIS . INSTAURARUNT . HANC . TURRIM . QUAM . OLIM . MAJORES . NOSTRI . STRUXERANT . ET . QUE . MDXII . IN . OPPUGNATIONE . ARCIS . LANTERNE . TORMENTIS . DIRUTA . FUERIT .

Questa iscrizione, ch'io reputerei dettata dalla penna del Bonfadio, conferma che la Torre era stata distrutta dai proiettili delle artiglierie degli assedianti; ciò che concorda con quanto scriveva il Giustiniani dicendola « mezza torre ». E il Bonfadio parlando di essa, dopo la compiutane ricostruzione, 1544, soggiunge « la quale alla schiena tagliata d'un scoglio risorgeva poco in alto, fu a quell'altezza ridotta, e di quella bellezza ornata nella quale oggidì la veggiamo » ([36]).

Colla nuova costruzione, ai merli de' quali era ora coronata la caduta, si suppliva con elegante balaustrata in pietra del Finale, lavorata e posta in luogo dal precitato Martino d'Aroxio, mentre quattro palle o globi della stessa pietra venivano impiombati su perni, uno per ogni angolo delle dette balaustrate. Perfezionato il lavoro esterno, Evangelista di Milano, dipingeva sul lato orientale della Torre inferiore lo stemma del Comune, ricevendo in pagamento dell'opera sua la somma di lire tre, otto soldi e altrettanti danari.

Non è poi improbabile che l'edificio con tale nuova ricostruzione venisse condotto ad una altezza maggiore di quella che aveva anteriormente alla sua rovina, e che inoltre guadagnando in altezza collo accrescere la prima torre, l'unica rimasta in piedi, si costruisse la superiore di altrettanta altezza, facendo così raggiungere all'edificio intero, ossia dal piede alla sommità o piano del secondo ballatoio ben cento metri che tuttavia misura, e centoventisette sul livello del mare.

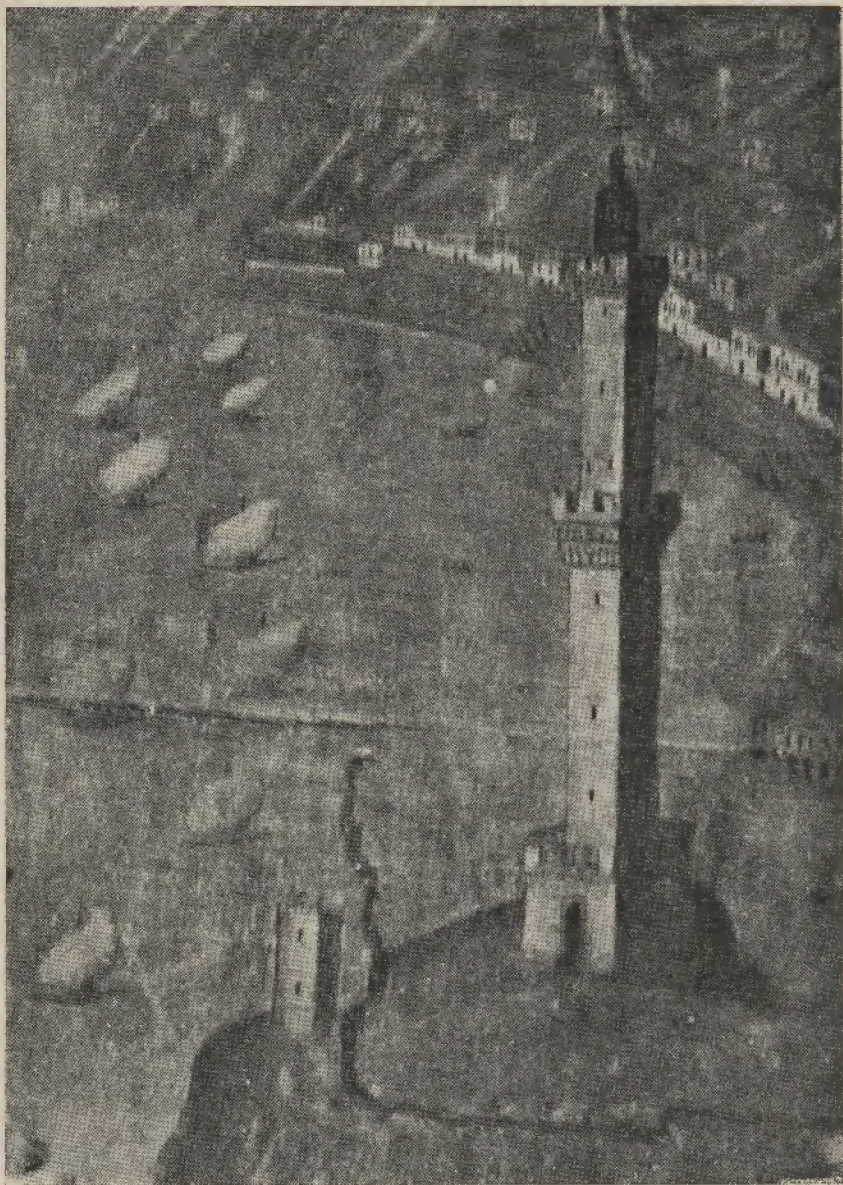
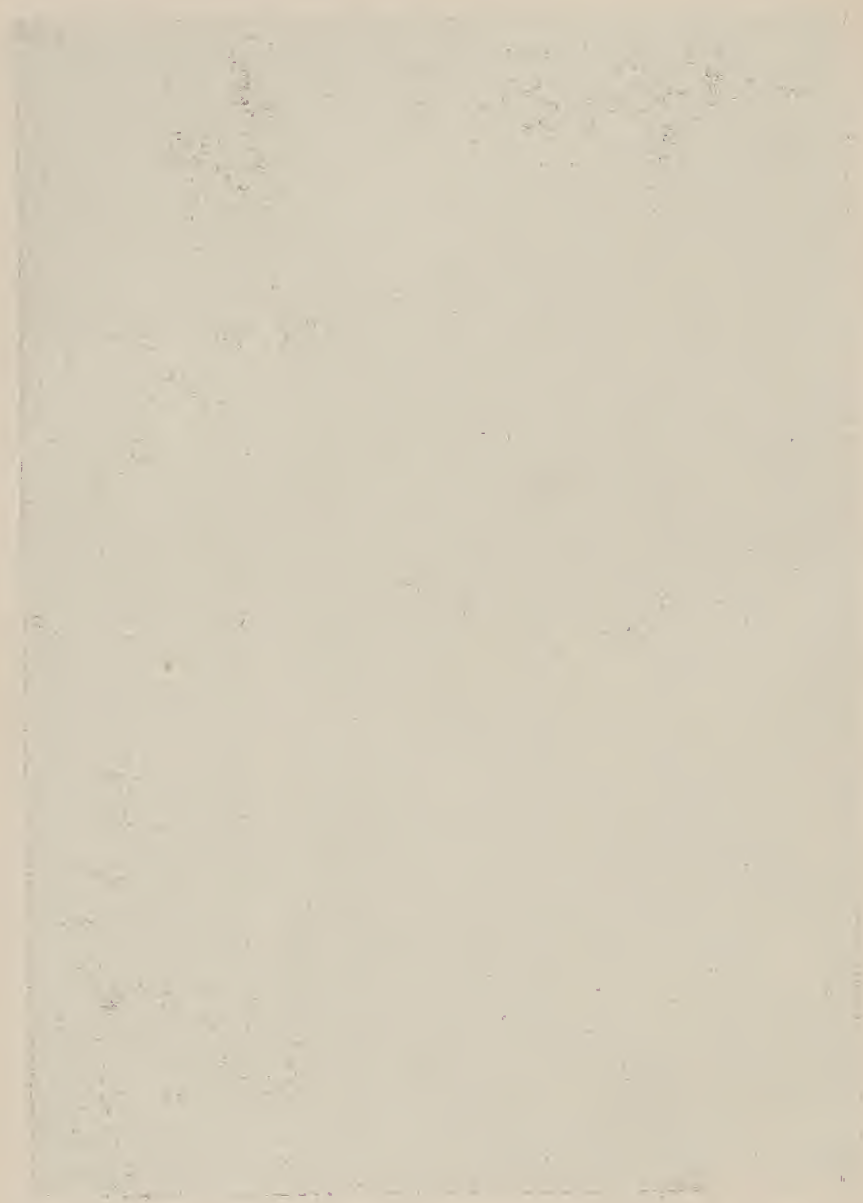
Prova evidentissima poi che si ricostruiva per lo meno l'intera torre superiore, l'abbiamo e nella lunga durata del lavoro, che iniziato nel marzo del 1543, aveva termine nel luglio successivo di detto anno, e nella immensa quantità del materiale occorso. Antenne, legni, corde, tavole da palco, ferri per incatenare, legni ed assi per formare le centinature delle volte costruende, scalini in pietra di Lavagna a centinaia, duemila e più quintali di calce, centoventimila mattoni, arena a profusione, duemila e seicento palmi di pietre riquadrate a scalpello, non contando molte altre consimili tratte dal Palazzo arcivescovile. Noterò infine ed a conferma che la torre superiore venne ricostruita totalmente, che i conti aperti nei Cartulari a tale scopo sono intestati col titolo di: *Expense, fabrice et restauracionis turris lanterne*, ed anche più sovente: *fabrice turris capitis farii nec non fanalis dicte turris.*

Ma chi fu l'architetto della bina nostra Torre?

La favola, giacchè invece di tradizione amo così chiamarla, dice che l'autore ossia architetto della Torre della Lanterna, tosto che l'ebbe compiuta, fu lanciato giù della cima della stessa, affinchè non ne costruisse una simile altrove. Donde si vorrebbe far comprendere, ch'egli aveva fatto opera veramente meravigliosa e invidiabile. Or se tale favolosa tradizione vuole accennare al costruttore della prima, la medioevale, sarebbe scusata la ignoranza nostra sul di lui

nome. Di quei secoli, ossia dell'XI e XII non difettavano tra noi valentissimi architetti o maestri d'Antelamo, dei quali, mentre la storia non registra il nome, fanno però testimonianza della loro maestria le molte torri da essi innalzate in città accanto alle case ed ai palazzi delle famiglie più ricche e più potenti. Torri cui si faceva raggiungere un altezza smisurata così, da promuovere il decreto del 1196 che poneva freno a quella usanza, stabilendone la massima altezza a non più di ottanta piedi.

Che se poi cotale tradizione si riferisse al rialzamento iniziato nel 1543, neanche allora potremmo indicarne l'autore senza téma di errare. Innanzi tutto conviene premettere che la Torre di Capo del Faro prima che subisse la rovina causata dallo assedio della Briglia, aveva la forma, se non l'altezza, in che venne ricostruita nel 1543-44. Si sa inoltre che per addivenire a questa riedificazione, il Magistrato dei Padri del Comune teneva consulto sul luogo stesso insieme a molti maestri d'Antelamo. Ma sul nome di costoro è profondo silenzio nelle carte di quel tempo.

Parve però a Federico Alizeri di poterne attribuire il merito all'ingegnere militare Giovanni Maria Olgiato, traendone argomento da un rescritto del 19 febbraio 1543, con che la Signoria, dichiarandosi soddisfatta della di lui opera, ordinava all'Ufficio di Balia che regolasse i conti del dovutogli stipendio. Senonchè il rescritto anzidetto si riferiva semplicemente alla costruzione e riforma della cinta murale civica da esso compiuta, pel disegno della quale sappiamo che l'Olgiato era venuto in Genova già nel 1535. Inoltre s'oppone il fatto che mentre la signoria gli tributa i proprî encomî nel febbraio del 1543, il lavoro della Lanterna si comincia nella successiva primavera e ferve attivissimo per tutto il rimanente di detto anno e metà del 1544. Maggior prova infine l'abbiamo nel sapersi che mentre alla costruzione della mura civica vegliava

La Lanterna nel Secolo XV

un apposito magistrato, la cura della Lanterna e del suo rifacimento spettava invece ai Padri del Comune.

Dovessi giudicare dalle moltissime note delle spese che intorno a questo lavoro si leggono ne' libri del Comune sotto il titolo di *Expense fabrice turris capitis farij,* io sarei tentato a salutarne l'autore in un umile maestro d'Antelamo: Francesco da Gandria. Me ne porgerebbero argomento più ragioni e peculiarmente quella di vederlo a ordinare le mensole, gli zoccoli, i modiglioni, gli architravi ed i cornicioni, in pietra di Finale, siccome risulta da nota del 7 maggio detto anno 1543, estesa e sottoscritta da Giacomo Gazzo soprastante al lavoro «per ordine», come aggiunge questi, «de maistro Francesco, attento che non sa scrivere». Altre note ci parlano dei colonnini e rispettivi capitelli da esso pure ordinati per apporre alle finestre della torre. Il che tutto concorrerebbe a farlo deputato a tale costruzione.

Senonchè una nota del 29 novembre, che reca il pagamento di lire ventiquattro a maestro Bernardino da Cabio in benemerenza, ossia mercede *pro laboreriis diversis* nei quali aveva servito in qualità di capo d'opera, mi rende incerto a chi dei due attribuire il merito di detta riedificazione.

Però l'esiguità della somma pagata al di Cabio e la ragione di questa, citata semplicemente in *laboreriis diversis,* mentre questo della Lanterna era importantissimo, mi fa vieppiù propendere a rinvenirne l'autore in Francesco da Gandria. Me ne convincerebbe altresì il vederlo due anni innanzi a lavorare le vôlte della Torre luminaria del Molo, ed il trovarlo nel 27 giugno 1542 a visitare il Pozzarello di San Francesco di Castelletto in compagnia del Sindaco dei Padri del Comune, quasi ch'egli fosse capo d'opera dell'Ufficio di costoro.

Del resto, come ben si comprende, il merito di Francesco da Gandria si ristringerebbe soltanto nello aver ricostruito

l'edificio nelle forme che presso a poco doveva avere anteriormente alla avvenutane parziale rovina, spogliandola però dei merli che la coronavano, ed abbellendola invece con mensole, modiglioni, balaustrate e cornici in pietra di Finale.

Tornando al monumento, dirò che addì 12 giugno 1553, trovo notata la spesa per numerosi scalini, trecento due dei quali collocati nelle scale della stessa; e un quarant'anni dopo, l'ordine di rifare quelle di legno poste all'ingresso, mi avvertono dell'antico uso delle scale volanti, per ritirarle in alto in caso di assalto, onde impedire l'accesso al nemico.

Coll'alba del secolo XVIII si restaurano le balaustrate e si fanno risarcimenti in più luoghi, per mano di G. B. Aschero, e sotto la direzione di maestro Bernardo Cantone; si rinnova infine la scala del rivellino.

Frattanto per le cave di pietre aperte ivi presso, a motivo della costruzione del Molo nuovo, temendosi ne conseguisse danno alla stabilità dell'edificio tutto, si facevano rimostranze ai serenissimi Collegi affinchè vietassero di procedere oltre nello scavar pietre, tanto più che, oltre al pericolo di indebolire le fondamenta della Torre, non rimaneva più che pochissimo spazio tra il piede del baluardetto che la cingeva e l'orlo della cava apertavi. A soli venticinque palmi si trovava infatti ridotto lo spiazzo o piazzale, in quel punto, mentre prima ne misurava sessanta e più, ed era eziandio stata rotta la strada che dal basso metteva alla porta del baluardetto.

La Torre ebbe ancora restauri negli anni 1659, 1664, 1670, 1695, 1708, 1723 e 1770 e 71, non computati quelli occorsi per riparare a danni prodotti da fulmini scaricatisi su di essa ([37]).

Chiuderò ricordando come il nostro monumento, oltre che ad uso di Faro ed a luogo di segnalazioni e di fortilizio, servisse altresì, e in quel modo istesso che le torri della Porta dei Vacca e di S. Andrea, ad uso di prigione. In esso, ostaggi

pel re di Cipro, stettero chiusi ben cinque anni Giacomo Lusignano e la moglie, che vi dava alla luce, prigioniero, prima di nascere, il figlio Giano. È questa la Torre sul cui fastigio sventolò più fiate il vessillo dalla croce rossa in segno di vittorie e di lieti eventi; la Torre che il marchese Guglielmo di Monferrato paragonava al Farò Egiziano e che nei rescritti relativi alla costruzione della malaugurata Briglia è chiamata col titolo di «esimia».

Lanternini.

Di una torre eretta nel 1321 in capo al Molo, e sulla quale nel 1326 si collocava una grossa lanterna per indicare nottetempo il Porto ai naviganti, reca notizia l'annalista Giorgio Stella al primo dei due anni, dicendola posta: *in apice magni muri constructi in mare super ecclesiam sancti Marci;* alla estremità cioè del gran muro o Molo, costruito in mare superiormente ossia al di là della chiesa di San Marco. Senonchè un atto di trentanove anni innanzi alla costruzione di detta Torre, 1282, e rogato *in capite moduli penes domum lampadis,* ci rende noto che già di quel tempo in capo al Molo era una casa, nella quale, o meglio, al di fuori di essa si doveva accendere una lampada a beneficio delle navi che durante la notte entravano in Porto. Un atto del 10 maggio 1315, dal quale impariamo qualmente Brancaleone Doria e la moglie Costanza, trovandosi in detto giorno al Molo presso la Lanterna eleggevano a proprio procuratore Corrado Carpeneto, conferma altresì che un fanale già vi esisteva prima del 1326 [38]; Il

«gran fanà
chi a le nave mostra entrar
contra l'atro de cho-de-fâ
chi i lonzi i e fò un miliar [39].

Quanto alla Torre, da un atto del 15 dicembre 1324 apprendiamo che di quell' anno aveva avuti restauri. Inoltre dai Cartularì dei Salvatori del Porto e Molo degli anni 1340 e 1342 risulta altresì che era custodita da guardiani i quali avevano seralmente cura dell' accensione del fanale. Questo era adornato superiormente di un gallo in bronzo, il simbolo della vigilanza che dovevano avere i custodi, e del quale vedemmo adornato eziandio il fanale della Torre di Capo di Faro nel disegno del 1371, riprodotto a pagina 305. Ugualmente infine, e nel modo istesso che sulla fronte di quest'ultima, nel 1340 vi si faceva ridipingere lo stemma del Comune [40].

Quanto ai custodi, risulta che i primi erano i *nuncii* ossiano i messi dei citati Salvatori del Porto e Molo. Col sorgere del secolo XV non rivestono più questa qualità, ma soltanto quella di *custodes et turrexani,* custodi e torrigiani; giacchè la Torre serviva altresì di fortilizio a difesa del Porto e della città [41]. Infatti tacendo degli avvenimenti del 1425, in conseguenza dei quali essa venne guarnita di bombarde e di balestrieri, non si ha che a svolgere i libri dei Padri del Comune per veder ivi annotate tra le spese ordinarie, quelle ancora fatte per le guardie postevi a sicurezza in tempi di fazioni popolari o per timore di navi nemiche. Così nel 1461, a modo di esempio, trovo i guardiani in numero di sei e collo stipendio di lire quattro mensili ognuno.

È col 1513, ossia coll' assedio della Briglia, la celebre fortezza eretta da Luigi XII nel 1507, a soggezione dei genovesi, e la conseguente rovina di gran parte della Torre del Capo di Faro, che questa del Molo, assunse tutta la maggiore e non mai avuta importanza. Da quell' anno servì infatti essa sola da Faro indicatore del Porto, mentre sull' opposto Promontorio di San Benigno, regnava la più profonda oscurità sulla monca Torre della Lanterna. La quale, come già sappiamo, non veniva

ricostruita e ridata all' antico uso che nel 1543, munendola di nuovo e più acconcio fanale.

Quanto è di questa del Molo, oltre ad alcuni risarcimenti avuti nel 1342, 1394 e nel citato anno 1461, n' ebbe dei più importanti nel 1527, siccome ricorda l' annalista Giustiniani, laddove dice: « E quest' anno si è riparata la Torre della luminaria con la loggetta che vi è vicina ». Donde impariamo altresì qualmente con quel « Torre della luminaria » intendeva dire ch' essa era il solo ed unico faro che si accendeva in allora. Ce lo conferma il decreto del 27 gennaio detto anno, ordinante la riparazione del fanale stesso, affinchè nottetempo servisse a indicare l' ingresso del Porto alle navi: *ad hoc ut illuminari possit et lumen dare navibus ad ingrediendum portum nocturno tempore.*

Nuovi restauri si fecero alla Torre sull' esordire del 1533, e questi al tetto, al pavimento del ballatoio ove era il fanale ed alla volta. Otto anni dopo, 1541, Francesco da Gandria, a noi già noto, vi costruiva tre volte a sostegno di altrettanti piani o ballatoi, lavoro da esso tolto in appalto od a cottimo, in un colla costruzione delle opportune scale, i cui gradini in numero di cinquanta provvedeva Stefano Codeviola al prezzo di soldi due e denari quattro ognuno. Del rivellino che cingeva il piede della Torre porge notizia un decreto del 21 giugno 1577, con che si permetteva al capitano Nicola de Alegretis, raguseo, di deporvi entro gli attrezzi della sua nave per il tempo necessario a dar carena alla stessa ed uguale facoltà si concedeva il 6 agosto 1552 a Gerolamo Bianco ed allo stesso effetto.

Nel 1587, 26 agosto, si deputava Antonio Cattaneo alla costruzione di un baluardo sul Molo, a difesa del Porto, baluardo che, come dice il decreto, doveva essere formato nel punto in che sorgeva la Torre: *in illo loco in quo modo est turris.* Per siffatto lavoro veniva appunto demolita, e in breve tempo, siccome ne reca notizia una deposizione testimoniale

di Filippo del Canto, già soprastante della stessa, e del 18 novembre 1588, nella quale diceva essere da mesi tredici in circa che « essendo appresso la calata del mole appresso la torre che allora vi era, ecc. ».

Alla costruzione di una nuova Torre ad uso di fanale su questo Molo, si provvedeva nel 1757, in seguito a domanda fattane il 26 marzo dai Conservatori del mare.

La nuova Torre, di cui una gemella si innalzava contemporaneamente alla punta del Molo nuovo, doveva misurare un' altezza di palmi trentadue circa (metri otto).

Posto mano al lavoro senza indugio, il 3 settembre successivo già era terminata questa dal Molo vecchio, escluso però il fanale e cose accessorie. La spesa totale di esse ammontava a circa lire ventimila. Vennero emtrambe restaurate nel 1774 per opera di maestro Francesco Bonati. Questa del Molo vecchio ebbe ancora piccoli restauri nel 1783.

Il Fanale.

Quanto al fanale di che, fin dal 1326, venne munita la Torre, rade assai sono le notizie. Esso ebbe riparazioni nel 1340, poi nel 1394; quindi altre nel 1429 e 1430, apponendovi piombi e vetri mancanti e rotti. Nel 1441 ne vediamo riparatore, *aptator*, Cristoforo Zirello, ottonaio, già a noi noto per altri lavori fatti alle fontane pubbliche, e succeduto già da tempo al padre suo, Giovanni, in tale ufficio.

Nel 1453 ed esordire del 1460, lavorano attorno al fanale Paolo da Novara e Baldassarre Rotolo, fabbri, ponendovi aste, cerchî e braccetti in ferro, *stantaroliï, corrigia et brasselle ferri*, impiombando e collegando il tutto Benedetto da Agnesia, ottonaio, che vi collocava i vetri, il cui numero, da una nota del 4 agosto 1460, risulta di ben quarantanove; ventiquattro

de' quali importati appositamente di Fiandra. Preparava il suolo al rinnovato fanale Gio. di Lancia o Lanzo, maestro d'Antelamo. Altri lavori vi si fanno correndo il 1466, il 1480 ed il 1487, e sempre per mano di altri ottonai.

Un nuovo e più grosso fanale o lanternone, come si ha nel documento che ne porge notizia, si era fatto costruire sui primi del febbraio 1527, da maestro Bartolomeo Sorana, e affinchè il nuovo fanale potesse *illuminari et lumen dari navibus et vasis ad ingredendum portum ed videndo nocturno tempore,* già nel gennaio antecedente si era scritto a Savona perchè uno dei maestri vetrai di Altare si recasse qui in Genova per fare i vetri occorrenti. In pari tempo si ordinava che il vecchio fanale fosse coperto provvisoriamente con tele incerate in quella parte ov'era rotto e mancante di vetri. Ma il nuovo ebbe breve durata, giacchè il custode di allora, ch'era Agostino di Casale, avendolo di suo arbitrio collocato nella sommità e fuori della Torre, forse perchè in posizione da essere meglio visto dalle navi, avvenne che scatenatasi una procella con violenza di venti, esso cadde a terra, ridotto in frantumi. Pertanto il 16 luglio successivo si ordinava di riparare il vecchio, mutandone anche la positura, mercè la costruzione di un muricciolo in mattoni, affinchè restasse più in alto. Sei anni dopo, 1533, lavora per più giorni a riattarlo, Teramo da Varese, e nel 1538 il Magistrato ne faceva costruire un nuovo, affidandone il lavoro a quel prete Giovanni Castruccio che costruiva pure quello della Torre a Capo di Faro. E il lavoro dura parecchi anni giacchè lo si perfeziona ancora dopo il 1544, e cioè dopo il viaggio fatto dal Castruccio a Livorno per istudiare il sistema di quello. Dai Manuali poi del Magistrato dei Padri del Comune per l'anno 1560, risulta che nel novembre vi lavoravano più uomini in giornata a sradicarne e tagliarne i ferri: *ad eradicandum et incidendum ferros fanalis supra turrem molis;* a demolirlo cioè. Da quest' anno

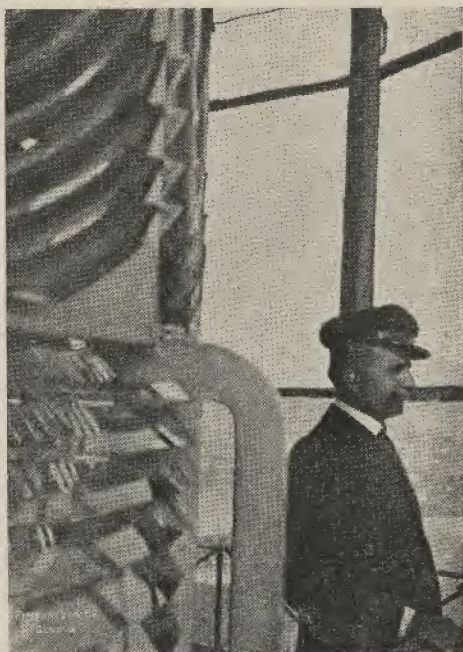
infatti il Molo vecchio restò privo di fanale e la sola Lanterna di Capo di Faro, ricostruita, servì ad insegnare alle navi l'ingresso del Porto. Però nelle notti tempestose ed oscure si accendevano fuochi alla estremità del Molo anzidetto, onde evitare che le navi in arrivo andassero a naufragare nella scogliera di questo.

Del fanale collocato sulla nuova Torre eretta sul Molo stesso nell'anno 1587, non ho notizia, nè della sua forma, nè del suo costruttore, e mi è forza riferirmi al 1767, anno nel quale addì 31 dicembre i Conservatori del mare concedevano in appalto a maestro Gaetano Pittaluga la cura dell'illuminazione e manutenzione di questo fanale, come altresì di quello della Torre sul Molo nuovo. Il contratto d'appalto, rinnovatogli poi parecchie volte e per cinque anni ognuna, recava l'obbligo al Pittaluga di provvedere alle spese necessarie per la manutenzione di tutti gli specchi, vetri e ferri, e per l'acquisto delle lucerne o lumiere co' relativi «boccalini» e cioè luminelli in ferro. Consimile contratto venne poi stretto per dieci anni con Giacomo Petriccioli il 20 marzo 1794, convenendo come già si era fatto col Pittaluga, di accendere il fanale per quattro soli mesi, cominciando dal 15 novembre e dallo imbrunire fino allo spuntare del giorno: più, di accenderlo eziandio durante le notti oscure e burrascose.

Però l'onere delle spese, accollato al Pittaluga nel primo contratto, per la manutenzione del fanale e l'acquisto degli accessorî, venne poi tolto, siccome appare da una nota del 15 febbraio del 1783 recante la somma di lire 376,8 - «per spese fatte per la lanternetta del Molo vecchio». Nè è questo il solo esempio, perchè nel Cartulario stesso ed all'anno 1796, 22 novembre, troviamo pagate «a Francesco Ridella, ottonaio, lire 124,7,1, per lavori fatti al lanternino».

Quanto all'olio necessario all'accensione del fanale del Molo vecchio, la quantità non fu sempre costante. Durante

il secolo decimoquinto se ne consumavano otto barili all'anno, che sul cadere del secolo stesso venivano ridotti a soli sei, quantità che non mutò più fino alla soppressione del fanale, e cioè verso il 1560.

Anche dei custodi di questo piccolo faro ricorderò i nomi e gli anni in che sono citati come aventi tale ufficio.

Interno attuale dell' Edicola

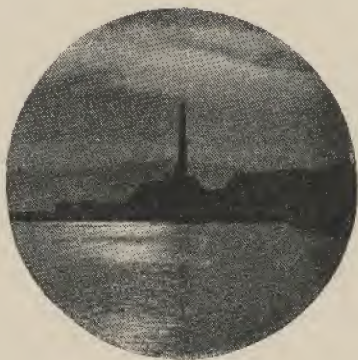
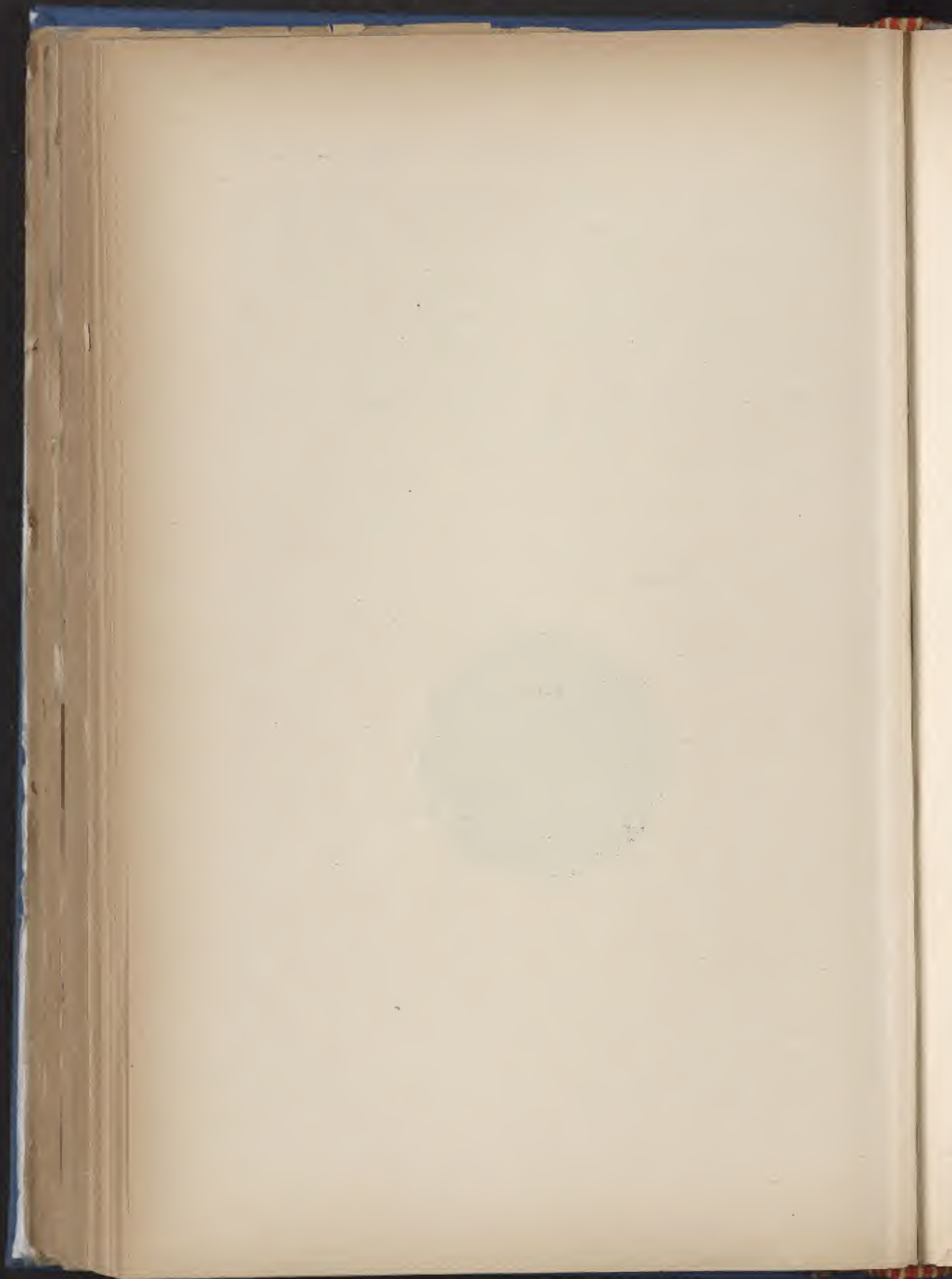
1351, Emanuele Vacca; 1374, Francesco di Comandino; 1380, Paolino da Zoagli; 1399, Antonio della Pietra; 1405, Giovanni Cappuccio; 1406, Vincenzo di Normandia; 1412, Antonio della Pietra, sopra citato; 1413, Antonio Colombo; 1419, Antonio da Marassi, 1429, Gasparino da Novara; 1436, Giovanni Baciadonne; 1447, Andrea Zucca; 1450, Pietro di Monelia; 1453, Guglielmo Gatto; 1454, Giacomo Gallo; 1456, Stefano da Pastino e

Stefano da Rapallo; 1460, Antonio Pellerano; 1464, nuovamente Giacomo Gallo; 1465, Tommasino da Busalla; 1471, Damiano da Lavagna; 1487, Giuliano da Gropallo; 1491, Bartolomeo Cagnollo, Domenico da Marana e Nicodemo da Montoggio insieme; 1493, i tre suddetti, più Bernardo Rua; 1498, Gaspare e Bernardo da Roccatagliata; 1502, Giacomo da Castiglione sostituisce Stefano da Fontebuono; 1504, Bernardo d'Orso; 1519, Ambrogio di Casareto; 1525, Agostino da Canale; 1528, Francesco da Lavagna; 1533, Bartolomeo Vassallo, al quale succede il figlio Agostino, e quindi il figlio di questi a nome Ottaviano, fino a che venne demolita la Torre; nel 1587, come si è narrato sopra.

Tolto il fanale, che forse già da anni non si accendeva, la Torre non rimase per questo incustodita, ma vi dimoravano quali guardiani, un Bartolomeo Vassallo, prima, quindi il costui figlio Gio. Agostino, ed Ottaviano, in ultimo, nipote del Bartolomeo, finchè nel 1587 si deliberava la demolizione della detta Torre.

Della Torre o «Lanternino» in capo del Molo nuovo, noi ne conosciamo la costruzione espressamente deliberata e compiuta nel 1757. Simile in altezza e forma a quella eretta in capo al Molo vecchio, di cui nacque gemella, e che anch'essa aveva nome di «Lanternino» per non confonderla entrambe con la maggiore, o Lanterna al Capo di faro, ebbe però meno importanza della sua sorella. Della sua illuminazione e della conservazione del fanale ed acquisto degli arnesi e cose necessarie, l'olio compreso, prendeva l'appalto il già ricordato maestro Pittaluga, per convegno del 31 dicembre 1767 fra esso ed i magnifici Conservatori del mare. Ignoro la forma, il costo ed il nome del costruttore del fanale, che fu certo il primo a splendere su questo Molo; la cui costruzione venne iniziata, come è noto, nel 1637, per opera di Ansaldo de Mari.

La Torre ebbe restauri nel 1770, e dei più importanti nel 1785 e 86; pel quale ultimo anno, fra le spese fattevi dall'architetto Gregorio Pettondi, si ha pur quella di lire ottanta, per farvi dipingere sopra lo stemma del Comune.

E chiudo il pochissimo che so intorno a questo «Lanternino» notando l'altra spesa di lire diciotto, valore di un vetro da porre al fanale in cambio di uno rotto; spesa che leggo nel Cartulario dei citati Conservatori, per l'anno 1786, e sotto la data del 16 dicembre.

NOTE.

(¹) Arch. civ., Raccolta Ricci. *Cod. Ms.* N. 156. Dei fuochi che si accendevano per segnale sulle montagne circostanti alla città porge notizia Bartolomeo Scriba all'anno 1242, laddove narrando dell'armata pisana condotta su Genova dall'Ammiraglio Ansaldo de Mari, scrive che avvicinandosi questi a Capo di Monte o Portofino, il che avvenne il giorno 11 agosto; *vidit ad partes Janue faros multos fieri cum fumis.*

(²) Di Panagio si ha già notizia pel 1270, come confine del *Comitatus* di Genova. È colle che siede all'estrema destra della terra di Arenzano, in prossimità di quella di Cogoleto, ed inferiormente al poggio chiamato « Li piani ». Nel 1344 compaiono: *constituti ad faciendum faro in panagio* un Gio. Garibaldo ed un Oberto Chiosonio (Arch. di Stato, *Mag. Rat. Reg. 1343-46;* 26 agosto).

Nell'Archivio Comunale di Voltri esistono molti Registri relativi ai guardiani ed ai fuochi di Panagio.

(³) Dal Manuale dei Decreti del Senato pel 1507-13 (Arch. di Stato) e in data del 29 marzo e 22 giugno 1512, vediamo che di quel tempo un Francesco di Montemarcello aveva la cura: *faciendi ignes et fumum in promontorio Corvi.*

Mesco od *Armesco,* come si legge nelle dette carte. Con atto del 1269 Enrico Capsiario vende una terra *in territorio Levanti videlicet in Armesco* (Richerio, *Fol. 1 e 2,* Indice f. 69), e così dicevasi ancora nel secolo XVII, come si ha da un atto, pure di vendita, fatta il 27 ottobre 1601 di una terra posta in luogo detto Cassignana presso la via pubblica che da Levanto va verso il Capo di Armesco (Arch. civ. *Atti, 1601,* N. 108).

Manara e non già Manarola, come volle il Desimoni nella *Illustrazione dello Statuto dei Padri del Comune,* è un Capo ad oriente di Sestri. Nel 1451, addì 30 settembre Raffaele Circondo da Chiavari veniva eletto *ad administra-*

tionem falodiorum capitis Manarie (Arch. di Stato, *Reg. Div.* N. 39). Manarola è invece una delle Cinque terre, ed è situata in basso alla riva del mare.

Nel Bilancio della Rep. pel 1541 non figurano che le custodie di Arenzano (Panagio), di Portofino, di Manara e del Corvo («Giornale Ligustico» 1880-81, p. 374).

(4) Delle «fumate», che si facevano a scopo di segnalazione, abbiamo già notizia pel 1242 negli Annali di Bartolomeo Scriba, laddove accennando egli alla venuta della flotta pisana, comandata da Ansaldo de Mari, soggiunge: *et cum adpropinquassent supra caput Montis* (Portofino) . . . . . *vidit ad partes Janue faros multos fieri cum fumis, quos illi de civitate Janue fieri faciebant.*

(5) *Annali* I, e Giorgio Stella al detto anno: *qui autem Castrum intraverant ex igne Turri capitis Fari, que tenebatur pro Guelfis, signa fecerunt, et Turris illis de Janua, ut tractaverant.*

«Et per essere più certo l'Officio ..... inviera doi homini in detta torre che agiutino a fare la guardia a li doi torrexani». Donde risulta che erano in quattro.

(6) Più luoghi rivestiti di essa ebbero nome di «Briscata», come ad esempio a Casamavari in val di Bisagno ed a Sestri Ponente. Quivi è anche un colle detto «Spassuia». Comuni poi i *Bruceti* o *Bruxeti* menzionati nelle scritture medioevali e peculiarmente nei Registri della Curia arcivescovile nostra, pubblicati negli Atti della Società Ligure di Storia Patria. Nel Man. del 1557 sotto la data del 10 aprile al titolo *Expense minute* si legge quella di soldi 4 *pro astis duabus pro laterna pro faciendis signis de nocte.*

(7) Arch. civ., *Cart., 1412-13;* 14 novembre 1412, f. 3, 22 novembre 1413, f. 49. Nel *Cart.* del 1451 a f. 68 e sotto la data del 16 novembre al titolo *Expense officij,* si legge: *pro cofino uno pro turre capitis farij et pro reparari facere vellum dicte turris L. ii.* (libras duas).

Coffino, voce pretta del dialetto genovese ed adoperata soltanto per indicare siffatti arnesi aventi quasi forma di cofano.

(8) Arch. di St., *Cart., 1340,* f. 141, 2 agosto, e Arch. civ., *Cart., 1412-13;* f. 3, 14 novembre 1412 e *Atti, 1551-53,* N. 214, e *Man. 1569.* In nota del 18 dicembre 1591 si ha la spesa di L. 9, 12 *pro pretio petiarum octo canabacii nuncupati parea (Decreti, 1590-91).*

In dialetto *pdea* (tersone) tela grossa e rada detta anche «invoglia» che si adopera specialmente per coprire fardelli ed altro. In nota del 16 aprile 1554 si ha la spesa di L. 9, 2, *precio paretarum novem pro faciendis sachis vigintiquatuor* (Arch. civ., *Man. 1554).*

Nel 1664 «Una vela per la lanterna» costa L. 24,16. (Ivi, *Man., 1663-68* 27 maggio 1664).

([9]) Arch. civ., *Cart., 1412-13;* f. 46, 13 maggio 1412, e *Man., 1544:* 30 giugno, e *Cart., 1553,* f. 72; 14 agosto, e *Man., 1558,* e *Ib., 1559.* Nel Manuale del 1551, addì 15 ottobre si legge il pagamento fatto a Nicolò da Chiavari; *pro cane* (canne) *6, palmos 7 canabacii pro faciendis cofinis pro tanterna* (sic) *capitis farii.*

([10]) Arch. di Stato, *Cart.* ecc., *1408,* f. 44, 22 ottobre. *Expense facte pro arboreto capto pro ponendo vellum in turri capitis farii lib. 4;* e f. 43, 15 dicembre: *pro una antena posita ad turrim capitis farii pro cufino* ecc.

Qui il *capto* è traduzione litterale dal genovese «piggiòû» per acquistato.

([11]) Arch. civ., *Man., 1553.* Lo stesso certamente notato nello inventario del 1.° Agosto detto anno, ove si legge «sperorso uno nuovo». (Ivi, *Atti, 1551-53,* N. 24).

La corda spilorcia era composta specialmente di pelo e di altre materie di poco valore.

([12]) Ivi, *Man., 1560,* Ivi, *Ib., 1562.* In nota del 16 febbraio 1573 si ha il pagamento fatto a Battista Carrega, *filator funum,* per valore di rubli due e rotoli dieci *funum ut dicitur tragioni* a soldi due la libbra (Ivi, *Man.,* 1573).

([13]) Arch. civ., *Decreti 1633-34,* 11 settembre 1634, e Ivi, *Atti 1647,* I, N. 26, e *Decreti, 1671-74,* 4 maggio, e *Atti non spediti, 1679-84.* N. 277, 19 maggio 1681, e *Decreti, 1631-32,* 26 novembre 1631: *audito* ecc. *dicente rudentia ad usum arcis lanternae adeo vetera esse* ecc. *Decretum alia nova rudentia . . . . . fieri ac emi . . .*

I latini distinguevano i *rudentes* o cavi torticci dai *resti* o cavi piani (Guglielmotti, Op. cit.).

Addì 11 luglio del 1562 un rublo di sagola vien pagato L. 1,16 (Arch. civ., *Man., 1562*).

([14]) Arch. di Stato, *Cart. Salv.* ecc., *1350,* f. 74 e *Ib., 1354,* f. 11. Il fanale non era però più il primo postovi nel 1326, giacchè nel *Cart.* del 1343, a pag. 31, si legge: *pro faciendo laternam capitis farii, L. 538,9,4.* Se ne era dunque già costruita una seconda almeno.

([15]) Arch. di Stato, *Cart.* cit., N. 202, f. 180, an. 1405-406. È noto che i doratori erano ascritti all'arte dei pittori, e con essi anche quei *fabri lignarii* che preparavano le tavole ai pittori stessi.

([16]) Arch. civ., *Deliberazioni, 1502-14,* e Ivi, *Atti, 1512-17,* N. 97, 17 agosto 1514. Proclama *per il ferro e plumbo de la lanterna rovinata,* e N. 185, 22 settembre *quampluria cantaria ferri fanalis lanterne capitis farii dirrupti* ecc.

([17]) Dorava il pomo Jacopo de Tatio, fabbro, ricevendone in mercede lire sei (Ivi, *Man.*, *1514*, 31 maggio).

([18]) Il Forlano n'ebbe invece 400 in mercede per aver bene operato il lavoro *Cart.*, *1565*, f. 113, v. 31 luglio. Preparava i palchi necessarî Lodisio da Bissone *pontezzatore*. (Ivi, *Man.*, *1565*, 21 luglio). Lavorava i ferri del fanale stesso Antonio da Varsio, fabbro (Ivi, *Man.*, *1566*, 31 dicembre).

([19]) Onde preservare i ferri dalla ruggine, si colorava dapprima il fanale, ossia l'edicola, con biacca, siccome ne avverte la spesa di L. 63,16,3, fatta il 19 dicembre 1460, per barili 6 di detto colore (Arch. civ., *Cart.*, *1460*, f. 33). In appresso non si ha più cenno di biacca, ma soltanto di vernice di linosa.

([20]) Il Cantaro genovese di rubli sei, o 100 rotoli ossia 150 libbre, uguali a chilogrammi 48.

([21]) Masone, paese sul versante nord dell'appennino di Voltri, alle origini del torrente Stura. In questi dintorni sono ancora, quali in piedi e quali distrutti, più edificî che portano il nome di *veirera* che è a dire «vetreria».

Nel Cartulario dei Salvatori precitati per l'anno 1405 (f. 120) si legge: *Luchinus Mase de Altari, habitator in* Maxono, *magister vitriorum.*

([22]) Nel 1441, 14 agosto, Lanzarotto Beda, conveniva con altri della stessa arte per la costruzione in Genova di fornaci per la fusione dei vetri (Arch. di Stato, *Reg. Div.*, *1440-41*) e in atto del 10 giugno 1446 si legge: *Lancilotus Beda de Altari nunc habitator civitatis Janue, magister furnacis vitreorum civitatis Janue* (Ivi, Ib., N. 42, e Ib., N. 45, 28 novembre 1448).

Nel 1460 provvede ancora 394 lastre, pesanti cantara undici e libbre cinquantadue al prezzo anzinotato. Parte quindi per Caffa in un coi propri figli ai quali il Comune assegnava poi, 1464, una retribuzione mensile, mentre il Lanzarotto veniva proclamato *magister sufficiens in arte sua.*

([23]) Delle fornaci da vetri in Altare è già menzione in atto del 23 aprile 1289 (Ferretto A., *Op.* cit., Atti Società Ligure di Storia Patria, Vol. XXXI, Parte I., p. XI; e di quelle in Genova è già notizia in atto del 31 maggio 1256, con che Cremonino e Gio. Becario da Venezia contraevano società con Giovanni Chierico ad effetto di fabbricare vetri: *in ministerio facendi vitrea*, (Arch. di Stato, Not. Matteo de Predono, Reg. I., Parte I., p. 216, e Ferretto, *Relazioni* cit., Parte II., p. 286). Tra le rubriche dei Capitoli degli Statuti del Comune di Genova, oggi perduti, i quali si eccettuavano dall'essere cassati nelle riforme del 1375, trovasi pur quella: *De fornacibus vitreis fabricandis* (Arch. di St. *Reg. div.*, N. 124). Nel 1484, 2 dicembre, si fecero nuovi capitoli per l'arte dei vetrai.

([24]) Arch. civ., *Cart., 1460,* f. 49. La nota infatti reca: *pro Benedicto de Agnesia et sunt pro peciis xv vitreorum Altalis ac et in peciis xxxxiiii* (44) *de frandria* L. 67,15. Non è adunque l'Agnesia che li aveva fusi. Nel *Cart., 1436-42,* f. 33, 19 settembre 1436 si ha *pro Joanne Cirelo stagnario, pro clapis quatuor vitreorum* L. 2,8.

([25]) Ecco la lettera di risposta del Marchese Guglielmo:

« *Magnifici Amici nostri carissimi. Susceptam proxime vestram jacturam propter vim procellarum maximum nuper accepimus et habuimus certe molestum. Presertim quod ut significatis ex epistola turres vestre speculatorie conquassate sunt, atque maxime diffracte. Quod eo magis affert secum damni, quia per eas (instar egiptiaci fari) navigantium dirriguntur itinera; ut inde non tantum peculiare vestrum sed et multorum damnum possit emergere. Petitionibus vestris indulgentes, ad spectabiles vasallos nostros Altalis atque pariter ad subditos opportune scribimus. Ut artifices illinc vitrarios habere pro vestro commodo possitis, non obstantibus eorum legibus et jure municipali. Quo vobis accomodum liceat illorum artificijs uti ad instaurandas ipsas vestras speculas atque reficiendas. Ubi pro civitatis ipsius et vostris commodis et amplitudine quicumque possumus nos offerentes. Datum Casali die septimo Julij Mccccl xxxj.*

Il 15 febbraio 1495 i vetrai di Altare, costituitisi in corporazione, formavano i loro statuti che venivano sanzionati dal precitato marchese Guglielmo in Casale, con rescritto del 26 giugno 1512 (Merli e Belgrano, *Il palazzo del Principe D'Oria*, pag. 8, e Arch. civ., *Pratiche dic., 1439-598*, N. 29, 25 gennaio 1545).

([26]) Arch. civ., *Decreti, 1591-91*, e Arch. di Stato, *Cart. Salv. portus et moduli*, e Arch. civ., *Cart., 1553*.

Il 12 dicembre 1553 libbre 7 di spugne *pro mundando fanale*, si pagano soldi 4 e denari 6 la libbra, e il 13 ottobre 1569 si pagano soldi 12 per tre spugne *pro fanale turris capitis farij* (Arch. civ., *Cart., 1553* e *Man., 1569*).

([27]) Arch. di Stato, *Cart.*, cit., f. 31, 29 marzo, *Ib., 1405*, f. 181. Le lucerne provviste di natelli, dicevansi «fornite». Così in un inventario delle cose esistenti nella Torre del faro, in data del 14 gennaio 1552 (Arch. civ., *Atti*, N. 77).

([28]) Da ciò s'impara che i «natelli» non erano più formati come prima, ma perfezionati coll'aggiunta del cerchietto in latta, donde il loro maggior prezzo. Infatti mentre nel 1564, (Ivi, *Man., 1564*, 20 novembre), vediamo pagare lire 2 al noto Giuliano Castruccio per quarantotto «natelli», dopo il 1650 circa, trenta di essi costano invece tre lire.

([29]) Ivi *Atti, 1551-53,* 14 gennaio 1552, e 1.° agosto 1553, e Ivi, *Manuale, 1544;* 4 marzo: *pro uno foxino fornito solidos quatuor.*

([30]) Arch. di Stato, *Cart.* cit., *Expense pro faciendo lanternam... pro ferris septem longis pro dicta lanterna qui regunt serchia lucernarum et pro ferris quadraginta octo qui regunt dictas lucernas et pro circulo ferri quod tenet dictos stantarolos ad frenum.....*

([31]) Arch. civ., *1552.* In data dell'8 dicembre successivo si ha pure il pagamento di soldi 8, e danari 2 ad operai che portarono *ferrum unum pro lampadibus laterne,* e in data del 12 il pagamento ad un maestro d'antelamo e suo garzone che avevano lavorato *ad lanternam in ponendo cerchii lampe,* e il giorno appresso ugualmente il pagamento ad un lavorante *qui portavit ferrum unum ad laternam pro faciendis luminibus solidos quatuor.*

([32]) Arch. civ., *Cart., 1543,* f. 163, 17 novembre. Prima della costruzione del truogolo si riponeva l'olio in apposito barile, e mercè di un imbuto si versava in una stagnata, misurandolo di poi con una bussoletta per collocarlo nelle lampadi. Negli inventarî che era consuetudine di stendere in iscritto ogni volta che usciva un vecchio guardiano della Torre e ne entrava un nuovo, si legge costantemente, «un barile da oleo, una busoleta da oleo, un torteirolo, una stagnaria di rame» ecc.

([33]) Ivi, *Man., 1569,* 29 settembre: *pro datis cuidam camallo* (facchino) *qui portavit hidriam unam ad lanternam pro ponendo oleum soldi 4 et pro consteo dicte hidree soldi 24.*

([34]) Le terre di Sestri, di Priano, di Borzoli e di Burlo confinavano od erano in parte comprese entro i limiti dei cosidetti «Boschi grandi» termini dei quali erano: il lido del mare e la chiesa di S. Andrea del Deserto di Sestri, la Pietra lubraca (*Scugiente*), la Birundinaria, il colle di Battibombice, il Passo di Ferrante, la roggia di Guarino, la Squannia Corno, la valle di Gandolfo, Pratoleone, Grignolo, la Vesola, monte Massolo, il colle della Giustizia, il colle di Bove, la Calcinara di Teggiolo, i Piani o Prati degli Edi (*Hedorum*), il colle di Pirro, il Monte Mauro, il Lischeto, ed il piano delle Nespole ossia di Vespasiano.

Possessione un tempo dei Marchesi del Guasco, i Boschi grandi, correndo il 1442, furono, da Donna Guarneria Guasca di Rondinaria, venduti agli uomini di Paravanico.

([35]) Scolpiva il marmo Gio. Peloso. Provvedeva lo stesso il citato Martino d'Aroxio, adornandolo di cornice e dello stemma del Comune.

In realtà la Torre era già cominciata nel luglio di detto anno, giacchè vediamo addì 12 detto mese notata la spesa per rame servito a coprire il tamburo del fanale, per il pomo o globo sovrappostovi e per beveraggio al falegname che aveva lavorato al fanale stesso. Però il perfezionamento assoluto d'ogni cosa venne compiuto soltanto nella primavera del 1544. Trovo infatti che il 14 giugno di quest'anno si pagavano soldi cinque ad un barcaiuolo per aver portati colà i mortaretti, servirono essi sicuramente per festeggiare la compiuta ricostruzione della imponente Torre, di che fin d'allora erano orgogliosi i genovesi.

([36]) *Turris Phari quae praeciso summo dorso humiliter admodum insurgebat, ad eam altitudinem perducta est.*

([37]) Quanto ai fulmini che colpirono la Torre del Faro, leggiamo nel Capitolo dei prodigi di Battista Fregoso che nel 1481 una saetta cadde sopra la Torre nel punto ov'era dipinta l'arma Fregosa, formandovi soltanto tre buchi, che si vollero pronostico di altrettanti anni di governo, ciò che infatti si verificò. Nel 1596 un fulmine reca danni alla Torre e ferisce i figli del custode. Nel 1602, in aprile, un altro fulmine la demolisce in qualche parte. Nell'anno appresso, forse in conseguenza di altre scariche si delibera di murare a ciascun lato dell'edificio una lastra in marmo col motto: *Jesus Christus rex venit in pace et Deus homo factus est;* iscrizioni che vi si leggono tuttodì. Per 1675 si hanno notizie di altri danni consimili. Nel 1702, 3 novembre, si ordina al deputato al Porto di far riparare gli angoli della Torre, rovinati dal « tuono » (sic). Contemporaneamente si delibera di far dipingere sul di fuori l'immagine di S. Cristoforo.

Nel 1711 in seguito a ripetuti danni prodotti da fulmini ad un angolo della Torre, vi si pongono chiavi in ferro per bene incatenarlo. Nuovi danni e nuove riparazioni vi si ripetono negli anni 1713, 1714, 1715, 1731, 1732, 1758, 1761, e finalmente nel 1778, in che oltre al danno alla Torre, il fulmine uccideva un nipote del custode. Fu in seguito a questo avvenimento che si dava incarico al Padre Glicerio Sanxais, professore di fisica nella nostra Università degli studî, chè munisse, come infatti si fece, la nostra Torre di un apposito parafulmine.

([38]) *Liber jurium* ecc., c., 52. L'atto in data del 6 agosto, riguarda la ricevuta che Corrado ed Opizzino, figli del marchese Federico Malaspina rilasciano al Comune di Genova per la vendita da essi fatta allo stesso del Castello di Ovada, per la somma di lire novemila. E not. Ugolino Cerrino Reg. I., p. 144.

([39]) Poeta anonimo genovese. — Il gran fanale che insegna l'ingresso del Porto alle navi, ed è di contro all'altro di Capo di Faro, che è lontano e fuori un miglio.

(40) Arch. di Stato, *Cart. Salvatorum Portus et Moduli, 1340*, 2 agosto: *pro una lanterna fusino et aliis pro turre moduli* e *pro facienda arma in turre moduli*, f. 141, e *oleo pro faro moduli*, f. 149, e *Ib. 1342 pro faciendo accipi* (acquistare) *et deponi galum rami qui erat fractus desuper lanternam moduli* ecc., p. 109.

(41) Arch. di Stato, *Cart. Salvatorum* ecc., *1351*, f. 36. *Manuel Vaca nuncius officii et custos turris sive fari de modulo* e *Ib.*, 1374, f. 106. *Franciscus de Carmadino, nuncius et custos turris moduli*, e *Ib., 1405-406*, f. 99, 1405. *Io. Capucius custos et turrexanus turris modulli*, e *Ib., 1405-406 Vincentius de Normandia custos et turrexanus turris modulli.*

Veduta di Genova - 1514

CAPITOLO X

La difesa del Porto nei secoli andati

Convien ora ch' io dica alquanto del modo come nei tempi andati si provvedeva alla difesa del nostro Porto.

È noto qualmente in antico le città marittime, in occasione di sospetto di assalti o di guerra dichiarata, premunivansi contro le armate nemiche, piantando pali nel fondo del mare e collegandoli con forti catene ferree o con robusti travi a fior d'acqua, sì che restava chiusa la bocca od almeno la parte interiore del loro porto. Questo sistema difensivo dicevasi «catena» e «far la catena» il porlo in opera o formarla. La *catenatio* pertanto di cui parla Vitruvio, e che più tardi presso

di noi ebbe anche il nome di «cordone» (1). Al di dentro della catena stavano schierate le navi pronte a battere le nemiche e ad impedir loro di tagliarla o romperla, mentre dalla riva o da circostanti fortilizî, potenti *mangani* lanciavano sugli assalitori pesanti macigni e fuochi detti di «guerra» conosciuti poi col nome di «fuochi greci» (2).

Di tal modo, venendo a tempi men lontani vediamo chiudere i porti di Acri, di Tiro, di Damiata ed il Pisano nel secolo XIII; di Monaco, di Scio e di Chioggia nel successivo, e di Bonifacio, di Portofino, di Costantinopoli e di Napoli nel secolo XV.

Giorgio Stella, accennando alla difesa di Scio fatta dai genovesi l'anno 1346, scrive: *per mare quidem* (giacchè avevano munito anche fortemente il castello) *construxerunt catenam ligneam immensibus trabibus alligatam, longam mille quingentis cubitis et ultra, attingentem ipsum castrum a fluvio ecclesiae sancti Isidori usque ad introitum oris portus.* E Andrea Cattaro, narrando dell'assedio posto a Chioggia dai genovesi nel 1379, riferisce: che la Signoria di Venezia, vedendo l'armata nostra far tanti danni, deliberava di guardare il porto. « E furono fatti due bastioni di legname per ciascun lato del porto . . . . . . e messero (i veneziani) una catena di ferro attraverso il porto, che giungeva da un bastione all'altro, fatti due sandoni (navi onerarie). E ciascuno aveva due grossi sandoni di legname che stavano a pari l'uno coll'altro per lungo, che empievano il porto, con tre grossissime catene di ferro tessute per entro i detti sandoni . . . . . « E per maggior fortezza del detto porto fece mettere la signoria tre coche (cocche), le maggiori di Venezia, in battaglia sopra (dentro) la detta catena » (3).

I genovesi, non occorre il dirlo, esperti quanto altri popoli litoranei nelle cose di mare, conoscevano anch'essi questo modo difensivo per chiudere i porti, e senza dubbio ebbero

occasione di porlo in effetto, specialmente durante le guerre coi saraceni. Però gli Annalisti non ne fanno parola che in tempi relativamente non lontani; infatti, se ben ricordo, la prima notizia della chiusura del nostro Porto colle catene risale appena al 1319 e 1320. Nel qual ultimo anno essendo la città in mano dei Guelfi, questi saputo che l'armata dei Ghibellini, forte di grosse navi munite di potenti macchine guerresche veleggiava su Genova, fecero chiudere, come già nell' anno anteriore, il Porto con una grossa catena di ferro « che i secondi però, come scrisse il Giustiniani, non puotero rompere » ([4]).

La prima catena adunque che gli storici ricordano fatta nel nostro Porto, è quella del 1320, e « fu tirata, come dice il Giustiniani, alla bocca del Porto ». Ma qual era e dove la bocca del Porto in allora? Il Molo nuovo, già lo sappiamo, non esisteva ancora, e, tra il Molo vecchio e Capo di Faro, non certamente: perchè la catena sarebbe stata troppo estesa e in luogo ove per la profondità del mare era disagevole il piantar pali. Sicuramente invece tra il Molo vecchio e la Darsina. È noto che la cinta murale civica decretata e iniziata nel 1155 e compiuta nel 1159 cominciava in mare presso alla Porta dei Vacca a sinistra della foce del rivo di Carbonara ([5]). Ivi infatti o già esisteva, o si fabbricò allora un piccolo e breve molo quale base o sostegno della muraglia civica; molo del quale vennero alla luce i residui durante la formazione del canale fugatore di via Carlo Alberto. Sappiamo inoltre che su questo molo, nel 1215, si erigeva una torre a difesa e clausura della citata Darsina. Or è a credere che appunto tra questo muro protendentesi in mare ed il Molo presso a San Marco, si formasse la catena nel 1320 ed altre in appresso.

Riferendoci sempre agli Annalisti, la catena del nostro Porto non si sarebbe rifatta che nel 1458, quando il duca

Giovanni d'Angiò, governatore in Genova pel re Carlo VII di Francia, temendo dell'armata di re Alfonso d'Aragona, adunate nel Porto le navi genovesi, lo faceva chiudere con travi e catene ferree, ed anzi a maggior sicurezza vi faceva sommergere altresì una galeazza onde meglio sbarrare il passo. Ignoro se poco dopo si addivenisse alla formazione di una nuova catena, o se vi si lasciasse la medesima, giacchè un decreto del 6 giugno 1464, emanato dal luogotenente del duca Francesco Sforza di Milano, sotto la cui signoria era allora passata la città nostra, ordinava che la chiusura di pali *(clausura palium)* ch'era stata fatta nel Porto, venisse divelta, perchè di pericolo ed ingombro alle navi nello entrare od uscire dallo stesso (6).

Ommettendo altri consimili ricordi, citerò il decreto del 4 agosto 1678, con che, causa il timore della flotta francese, si ingiungeva ai Padri del Comune « di porre subito mano a far la catena o sia cordone nel Porto tra i due Moli »; ordinando in pari tempo ai Magistrati di guerra, delle galere e di armamento ed a quello dei Conservatori del mare, di mettere a disposizione dei primi tutti gli attrezzi e le barche necessarie, valendosi anche di quelle dei privati.

A Gio. Giacomo Monsia e ad Agostino Lomellino veniva affidato l'incarico dell'esecuzione, previo abboccamento col magnifico Ansaldo de Mari, il quale ne proponeva un disegno. In esso vedonsi travi, antenne ed alberi di navi disposti in linea e collegati insieme ai loro capi mercè di anelli in ferro; e tra l'uno e l'altro piccole zattere e piattaforme galleggianti, atte a sostenere mortai da bombe, e più addietro ossia all'interno della catena, le navi schierate a difesa della stessa.

Ricorderò infine un laconico decreto dell'8 giugno 1695, ordinante la consegna al Magistrato dei Padri del Comune di trecento palmi di catena per mettere in bocca del Porto.

Donde impariamo che anche in quest'anno se ne effettuava la chiusura.

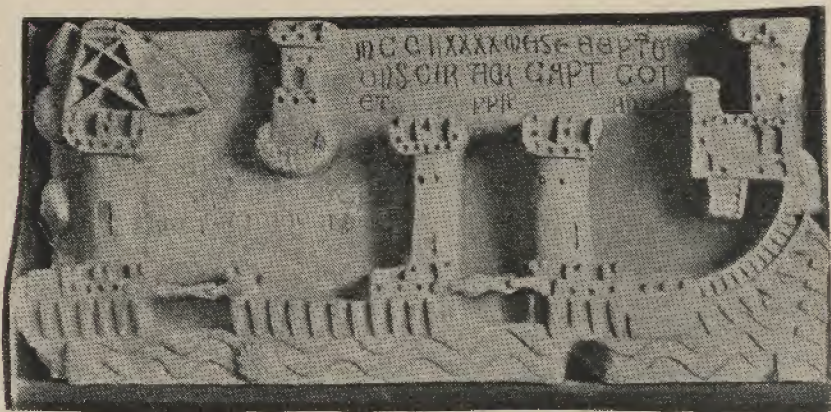
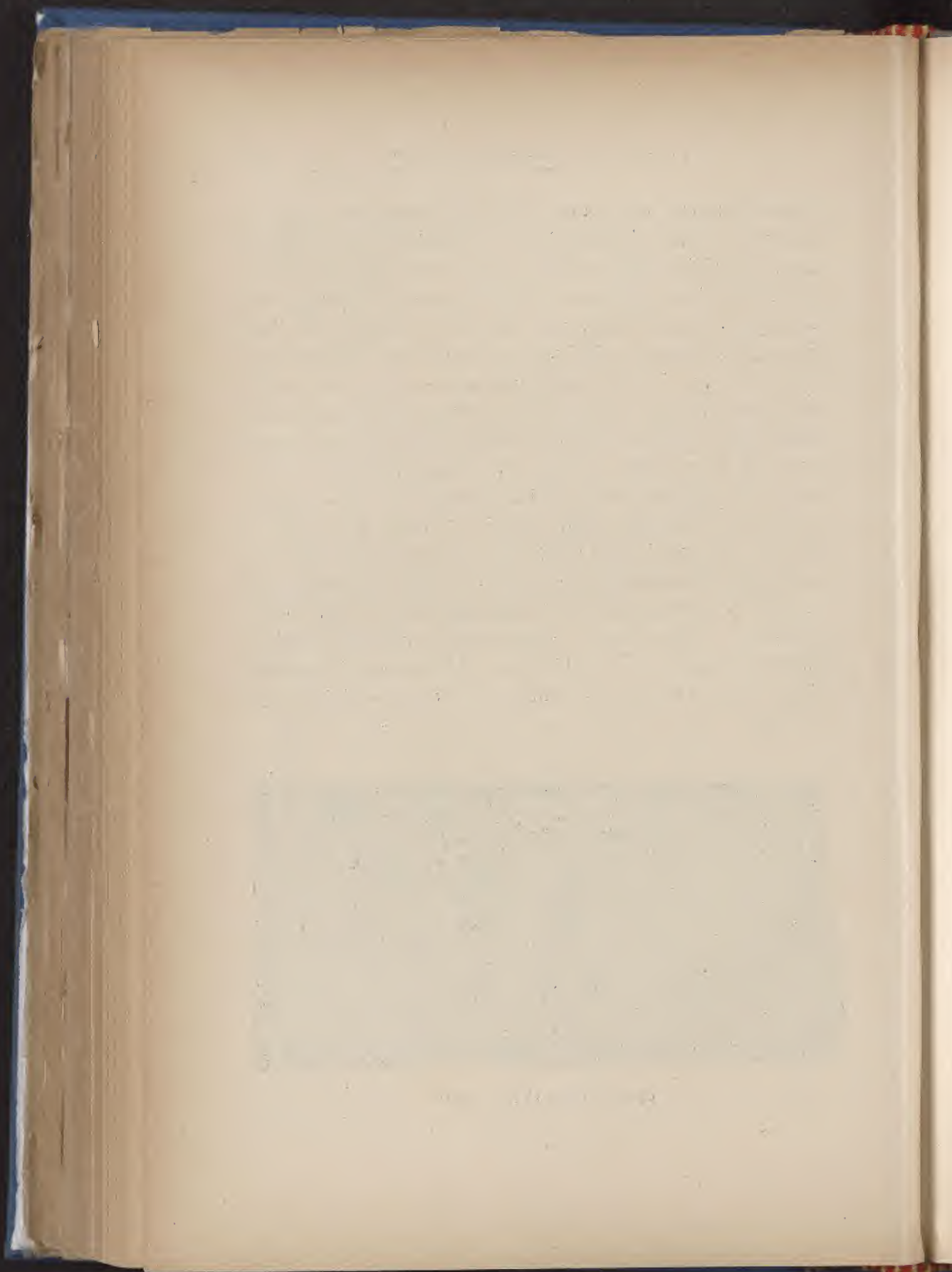
Frattanto, col volgere dei secoli, il tiro delle artiglierie, in virtù delle perfezioni arrecate ad esse, aveva raggiunto maggior potenza, donde la possibilità di formare la catena fra un Molo e l'altro, costruito che fu il « nuovo ».

Avanzi della Torre dei Greci

Inoltre, attorno al Porto erano sorti fortilizî e batterie a sua difesa. Così, ad esempio, correndo il 1402, si erano innalzate due nuove torri al lato esterno della Darsina, rendendo quasi inutile quella che stava in capo al Ponte degli Spinola, che veniva perciò atterrata nel 1460. Così nel 1553, sopra la Porta

del Molo, eretta allora sui disegni del perugino Galeazzo Alessi, si costruiva una batteria a difesa del Porto, attorno al quale si era innalzata una cinta murale civica, ricordata nella lapide infissa sulla fronte della Porta medesima. Così la Torre dei Greci sul Molo vecchio era stata smozzata quasi totalmente allo stesso effetto, e dieci anni dopo si erigeva un baluardo al di dentro della Porta anzicitata; mentre altre batterie venivano formate lungo ed alla estremità del Molo stesso; di cui una nel 1601, perfezionata nel 1630 sotto la direzione di G. B. Baliano. Altre ancora si erigevano alla punta del Molo nuovo, a Capo di Faro ed alla Cava di Carignano. Da una nota degli armamenti operati a mare nel 1744 per timore della flotta inglese, impariamo che altre batterie esistevano allora alla Malapaga, e lungo ed alla estremità del Molo vecchio. Altre se ne erano erette sui Ponti dei Cattanei, della Mercanzia, Reale, degli Spinola e delle legne o dei Calvi. Quindi altre ancora alla Darsina, e cioè alla Bocca ed al muro della Campanetta, a San Tommaso, ed alla Lanterna al pian del mare. Fu allora, 2 agosto, che certo capitano Della Cà proponeva alla Signoria di chiudere il Porto, tirando una catena fra le estremità dei due Moli, e che pochi giorni dopo veniva presentata da un anonimo un' altra proposta, consistente, oltrecchè nelle batterie di terra, nella costruzione di batterie galleggianti sopra pontoni e galere, e di brulotti atti a incendiare le navi nemiche. Rammenterò di volo un disegno presentato nel 1779 col quale si proponeva di colmare l' insenatura marina fra Sarzano e Carignano « nel luogo dove si dice del scoglio Campana », per ivi formare una grande batteria a difesa della bocca del Porto.

Ricordando ancora le catene, chiuderò avvertendo come non soltanto qui in patria i nostri adoperassero un cotal mezzo difensivo del Porto. Anche a Pera, sobborgo di Costantinopoli e colonia genovese come ognun sa, essi chiudevano l' ingresso

di quel porto con una catena di ferro, sostenuta nella sua lunghezza da pali di legno piantati in fondo al mare. Meglio ancora nel vicino Bosforo, sopra due scoscese ripe esistenti ai lati del suo sbocco orientale, e laddove esso si ristringe così che gli antichi le chiamavano « serrature o chiavi del Mar nero » già nel secolo XIV i nostri avevano eretto due fortilizî, un per lato, tra i quali stendevano una catena che precludeva il passo alle navi nemiche od estranee che si proponevano di penetrare nell' antico Porto, sottomettendole al pagamento di un tributo, se permettevano loro il passo. Per tal guisa, scriveva il Desimoni, riferendosi ai tempi mitici della superstiziosa tutela o vendetta degli antichi Dei, Giove Urio e Serapide che in questi due luoghi ove sorgevano i castelli già avevano avuto tempio, succedeva la tutela o vendetta dei genovesi, reale ed efficace « ed erano divenute un fatto quelle favoleggiate isole Cianee, terrore degli antichi naviganti, le quali raccostandosi l' una all' altra, schiacciavano i temerarî, osi di entrare nel Porto inospitale, cosa vietata dai Iddii » ([7]).

Opere di difesa al Porto Pisano

NOTE.

(¹) I travi che servivano a quest'uso ebbero perciò nome di «catena». Una nota del 1.º ottobre 1456 reca: *catene due lignamini de goa XVI*, e in altra nota del 28 aprile 1583 si ha: *pro precio catene unius lignee.* (Arch., civ., *Cart.*, *1456*, f. 133 v., e Ivi, *Man.*, *1583*).

(²) I «fuochi di guerra» erano conosciuti già nel secolo X. I mangani lanciavano masse anche di un peso corrispondente a 864 chilogrammi e alla distanza di 500 metri. Giorgio Stella, nei suoi *Annales* (1373) riferisce che queste macchine lanciavano pietre pesanti fin diciotto cantara genovesi, uguali, per l'appunto, a 864 chilogrammi.

(³) G. STELLAE - *Annales;* ed ann., e ANDREA GATTARO, *Istoria padovana.* (MURATORI, vol. XVII, *Rev. ital.* c., 286). E a c., 314, «e fece fare una catena di grosse antenne con palate di legname», ecc.

(⁴) *Annali*, T. II, p. 30, e Giorgio Stella, sotto l'anno 1320, scrive: *Maximum quoque fortilicium fecerunt in Portu Janue.* L. c.

(⁵) *Oberto Foglietta* lo afferma laddove all'anno 1159 scrive: *inchoatum secundum moenium opus ad finem perductum est: quod totum ex lapide quadrato magnificentia sua conspeciendum in primis est; a portu enim incipiens divae Sabinae aedem complectens . . . . . .*

(⁶) *Annali*, p. 407. Con decreto del 5 novembre stesso anno si nominavano deputati alla custodia del Porto e del Molo, Damiano Lomellino e Domenico De Franchi Luxardo, con cinquanta uomini armati al servizio di ciascuno di essi (Arch. di Stato, Reg. Div., N. 65). Con altro decreto del 18 dicembre successivo si affidava ai padroni di nave Guglielmo Maruffo, Battista Salvago ed Oberto Squarciafico di estrarre la galeazza: *que proxima estate submersa est pro defensione navium* (Arch. civ., *Atti*, *1432-68*, N. 15).

(⁷) Atti Soc. Lig. di Storia Patria e SERRA G., Storia dell'antica Liguria, Vol. IV, p. 46.

Cianee, dette altresì Simplegadi, dal greco, ossia mobili, perchè credute tali.

Veduta di Genova - 1650

CAPITOLO XI

Condizioni naturali del Porto.

Che le acque del mare giungessero in origine a lambire le falde di Monte Albano o Castelletto ed i pressi di San Siro e di San Lorenzo, e, che più tardi, l'abitato della città si allargasse, guadagnando sul mare stesso, la parte piana della propria estensione, queste sono affermazioni esagerate di scrittori che videro Genova quando già attorno al Porto si erano costruiti Ponti e Calate per lo scarico e l'imbarco delle merci e delle persone, e si era eretta attorno al lido una cinta murale a difesa della città.

Nei secoli anteriori al XIX non si erano operati avanzamenti sullo specchio acqueo portuario che per brevissimi e piccoli tratti; ed anzi, se escludiamo la costruzione dei magazzini del Portofranco e del notissimo or demolito Terrazzo in marmo, tra i Ponti della Mercanzia e la Darsena e la relativa calata, possiam dire che i maggiori ampliamenti in mare vennero effettuati durante i tre ultimi decennî del citato scorso secolo, e più recentemente infine, col sorgere del presente, mercè il riempimento del Mandraccio e del seno detto di S. Limbania, e colla formazione degli ampî spazî e calate a servizio dei Docks vinarî, dei Silos e delle stazioni ferroviarie attorno al Porto.

Porremo adunque tra le fole che il mare dilagasse un tempo, e per buon tratto, dove ora siede la parte bassa della città, chè anzi le condizioni geologiche del suolo ci assicurano anch' esse del contrario. Non s' incontra forse, scavando in detti luoghi, dove la marna e dove il macigno ad un livello superiore a quello del mare, ed a breve distanza dalle acque del Porto? Di tal modo, anche volendo ammettere qualche lieve effetto di bradisismo, è però certo che le acque marine non poterono giungere fino ai menzionati punti della città.

Lo nega inoltre la storia, sapendosi che lungo la via della Ripa e tra le foci del rivo di Susilia e del Fossatello, presso alla chiesa di S. Pancrazio, ancora nel secolo XII, spaziava un' aperta spiaggia arenosa, sulla quale traevansi a secco le navi. Ivi erano scali e cantieri per la costruzione delle stesse, e il fondo del mare andava morendo con lento declivio in spiaggia sottile. Ora, la via della Ripa esiste tuttavia nel tratto anzidetto, e sappiamo inoltre quale fosse il suo cammino, laddove venne supplita colle vie nuove Vittorio Emanuele e Carlo Alberto.

Avremo quindi per erronee le asserzioni di cotali scrittori, lo Schiaffino ad esempio, che all' anno 1134, scriveva: « Lam-

bivano le acque del mare le radici del colle di Oregina, di Montesano, che son parte di Peraldo, ed occupavano quant'ora è da S. Tommaso a S. Agnese, e tutto lo spazio che da S. Siro per la strada nuova si stendette in Campetto, sino a S. Nazario ». Il Poch nelle sue *Miscellanea*, scrive che da una cartina del 1071 a sue mani, « si vede che la chiesa di S. Siro era presso, *prope*, il lido del mare », non considerando che tra la detta chiesa e il mare, sorgeva pur quella di S. Pancrazio, edificata assai probabilmente nel decorso del secolo VI.

Il *prope*, adoperato nelle carte medioevali, non va inteso nello stretto senso della parola, e ce lo insegnano numerosissimi esempi. Ne citerò appena uno dal Cartario genovese, l'atto cioè del 20 luglio 1100, nel quale si legge: *Ecclesia sancti Theodori que est constructa iuxta litus maris* prope *hanc urbem januensem in loco qui dicitur Fasciolum* [1]. Ora di quel tempo è noto che i confini occidentali della città erano presso alla chiesa di S. Pietro di Banchi, dove era una porta civica dalla quale usciva la via romana che metteva a Capo di Faro. Pertanto la chiesa di S. Teodoro, anzichè trovarsi *prope hanc urbem januensem*, ne distava due chilometri e più!

Interrimenti.

Più che la mano dell'uomo, concorreva agli interrimenti del Porto, e specialmente in vicinanza del lido, l'immensa quantità di terreno e di detriti che vi convogliavano i rivi e le chiaviche sboccanti nello stesso. Il perchè, per ovviare a questi danni, già in tempi remoti, si studiavano i mezzi più acconci. Le prime disposizioni a noi note, sono quelle dettate dai Consoli del Comune nel 1139. Del qual anno infatti essi decretavano che a tal effetto le zavorre delle navi venissero gettate in mare al di là del Capo di Faro e dell'isoletta,

insuleta, di Carignano. Abbastanza distante, quindi, perchè il mare non le potesse trasportare al di dentro del Porto stesso. In appresso sospettandosi che la corrente marina camminasse da levante a ponente, venne deliberato che si versassero soltanto al di là del Capo di Faro e, come si legge in decreto del 23 agosto 1570, « di versarli in fondo e non al largo del gavone al di là della Lanterna »; provvedimento che vediamo tuttodì mantenuto. Appositi guardiani vigilavano a che dette zavorre, come altresì i detriti ed altre materie, venissero gettati oltre il termine segnato da un gavitello postovi espressamente.

Di questo è cenno in relazione presentata addì 8 ottobre 1537 dal custode del Faro, Gio. Patuzzo, mercè la quale avvertiva che in quel giorno « era straquato (gettato alla riva) il gavitello posto al segno per li liuti in la piaggia di San Pietro d'Arena » ([2]). Si provvide inoltre eziandio alla deviazione di certe acque pluviali, mercè di canali e solchi che le conducessero a versarsi fuori del Porto; del che si ha già ricordo nel Cartulario dei Salvatori del Porto e Molo pel 1342. Ivi infatti si leggono le spese per formare una cunetta o chiavica che condottasse in direzione della Chiappa del Macello del Molo, le acque pluviali che scorrevano *de versus* il Castello ([3]). Ciò, affinchè le alluvioni anzidette si riversassero al di fuori del Porto. Provvedimento che si continuò ancora nei secoli successivi, come ne è prova altra nota dell'8 maggio 1456, relativa alla pavimentazione della piazza del Molo, ed al divertire per la via della Malapaga e al di là, un certo cuniculo pel quale le acque piovane scorrevano al Porto con danno di questo ([4]).

Anche i rivi e le acque pluviali che dal monte Peraldo discendevano alla città e quindi nel Porto, venivano divertite al di là della costiera del monte stesso ed avviate nel torrente Bisagno. Nel Manuale del 1537, in data 23 luglio, ed in quello

del 1546 e sotto la data del 2 dicembre, leggonsi le spese per un pranzo fatto a San Teramo, che siede sul detto monte, dall' Ufficio dei Padri del Comune in occasione che si erano recati lassù insieme a dei maestri d'Antelamo per istudiare il modo di avviare nel Bisagno le acque che discendevano in città. Tredici anni dopo, troviamo che più uomini lavoravano in quel luogo *ad divertendum aquas*. Nel 1569 Gregorio Ferro, dell' ufficio precitato, insieme all' architetto Bernardo Cantone ed altri si recano sullo stesso monte, nella regione detta le Chiappe, che sovrasta a quella di S. Teramo, *pro divertendis aquis venientibus ex montibus*. E il lavoro si ripete ancora nel 1570, e si rifà due anni dopo, perchè guasto dagli abitanti di quelle alture, che le avevano nuovamente avviate per l'antico cammino. Di quei rivi poi dei quali non era possibile la deviazione, si ordinava di trattenere le alluvioni mercè la costruzione di argini in muratura attraverso dei rivi stessi; cavando poi il pietrame per versarlo in luoghi da ove non potesse recar danno al Porto e previa la costruzione di macere atte e sostenerlo. Un proclama del 9 ottobre 1467 ordinava appunto a tutti quelli che avevano possessioni o terra « intra la bastia de Peraldo et la chiexia de sam Bernardo verso la marinna . . . . . » che dovessero dentro giorni quindici dal novembre successivo « haveir facto far et alciar in la sua terra unna maxera a malta et calcinna o a muro secco » nel punto che credessero più opportuno a traverso del fossato scorrente nella loro villa. La qual « maxera » doveva avere a monte, ossia verso la terra, un' altezza non minore di palmi tre. Disposizione modificata poi più volte e particolarmente per decreto del 4 settembre 1609 che ordinava detti muri o *gabbioli* avessero un' altezza di palmi sei, una larghezza di due, e fossero muniti di fori permettenti lo sfogo delle acque, senza lasciar adito alla fuga delle pietre.

Frattanto addì 5 febbraio 1476, si era vietato deporre sui Ponti ruderi, calcinacci ed altre «lordure» che potessero scorrere in Porto, e si obbligavano i proprietari di case in città di far scopare ogni sabato d'innanzi alla loro casa e di far asportare altrove e in luogo da non recar danno al Porto, le lordure. Disposizioni che vediamo richiamate in vigore per decreti del 18 gennaio 1500, 3 dicembre 1528, 10 febbraio 1545, e in più altri emanati in appresso.

Non si omise inoltre di proibire, sotto gravi pene, ai maestri d'Antelamo e muratori di deporre calcinacci risultanti da demolizioni o costruzioni, vietando loro altresì di cominciare siffatti lavori senza prima averne avuto licenza, siccome leggesi in deliberazioni del 16 novembre 1458, 30 ottobre 1471, 5 febbraio e 18 aprile 1476 e 1.° gennaio 1583 ([5]).

Vietata del pari con decreto del 22 marzo 1589 fu l'apertura di cave di pietra entro i limiti della città di allora, essendo poi i medesimi, 1.° marzo 1606, da Capo di Faro sino a Murteto, decreti riconfermati nel 1619. Gravi pene erano altresì comminate ai maestri piccapietra e scultori di marmo, che, come vedemmo, avevano le loro officine lungo e presso la riva, di esercitare il loro mestiere senza aver collocata una griglia od una tela alla porta dell' officina stessa, affinchè le scaglie non saltassero nelle acque del Porto. Perchè inoltre durante il trasporto dei «gettiti» che si faceva per mare mediante le barche, non ne cadessero nelle acque del Porto, e, per quelli che si asportavano per mezzo di bestie da soma, non se ne versassero per le vie e piazze, addì 26 gennaio 1519 si dettava un apposito regolamento. Agli uomini e padroni delle barchette che maneggiavano le zavorre, volgarmente chiamati *minolli*, ed anche *sturlotti*, perchè di Sturla, si davano nuovi ordinamenti nel 1611 e nel 1620. Ai mulattieri poi, con decreto del 26 ottobre 1552 si stabiliva la misura dei «zerbini» in palmi cinque e due terzi in lunghezza, e due e due terzi in altezza,

e che mai li adoperassero rotti, onde evitare lo spargimento di materie per istrada [6].

Zavorre. - Imbarco, ecc.

Cagione pur anco d'interrimento del Porto era il trasbordo o, come dicevasi allora «maneggio delle zavorre» da un bastimento all'altro, come altresì l'imbarco o lo scarico mediante i lembi dei minolli. Il perchè, con deliberazione del 24 gennaio 1472, si ordinava che durante un tal lavoro si apponesse una stuoia tra una nave e l'altra; stuoia fatta poi supplire da una larga vela. Così un decreto del 4 marzo 1532, imponeva «ai barcaroli che travasavano zavorra da nave a nave di mettere un velone ossia grossa vela che coprendo l'opera morta delle due navi cadesse sulla tolda delle stesse». Vela che si doveva adoperare altresì per l'imbarco e lo sbarco delle zavorre a o da terra. Ordinamenti che vennero ripetutamente richiamati in vigore in appresso come ne recano esempio in ispecial modo deliberazioni del 3 luglio 1565, 10 gennaio 1590 e 8 maggio 1704 [7].

Pietre e ferri anellati sempre allo scopo di mantener netto il fondo.

Sul cadere del secolo XVI già si era più fiate fatto divieto alle navi di ancorarsi, come era invalso l'uso, valendosi di pietre legate semplicemente ad una fune; giacchè avveniva sovente che slegandosi rimanevano sul fondo, con danno di questo. Il manuale del 1576, sotto la data dell'8 dicembre, reca il pagamento fatto al banditore che aveva proclamato il decreto proibente ad ogni patrone di *ponere ad eius lembum lapis pro ferris*. Divieto richiamato in vigore più volte in tempi

successivi e ordinante in pari tempo che a tale effetto, in mancanza di ancore, si adoperassero ferri appositi in forma di anello. Di ciò informa una supplica inoltrata alla Signoria il 19 gennaio 1590 da molti padroni di lembi, con che domandavano di poter dar fondo, invece, con pietre forate e collegate saldamente ad una forte corda, giacchè i ferri, avendo un certo valore, venivano loro rubati. Il che ottenevano, siccome appare da un proclama del 16 settembre 1603. Ma l'inconveniente lamentato colle pietre senza foro, si ripeteva anche coll'uso delle forate, come coi ferri a cagione del logorarsi delle funi che li trattenevano; il perchè di un proclama del 13 gennaio 1631, che vietava dar fondo con pietre così legate e pertugiate o no, e di tenerne a bordo. Decreto confermato ancora in appresso, e finalmente da altro del 17 settembre 1701 ordinante « che tutti li vascelli tanto grossi quanto piccoli debbano haver le ancore di ferro e non di pietra, e ciò alla pena di scuti venticinque da lire quattro ».

Carene. - Ordini.

Anche il dar carena alle navi, come altresì il dar mezza carena o *arriondare,* siccome usansi dire, essendosi riconosciute operazioni dannose al fondo pel necessario maneggio delle zavorre, fu proibito per leggi del 13 settembre 1544 e 19 agosto 1547. Fu permesso poi sotto certe condizioni che salvaguardassero la conservazione del Porto. Prima tra le quali era quella di depositare previamente a terra tutta la zavorra, affinchè nel dare alla banda per nettare le navi non ne cadesse in mare, e più, porre la solita vela per nettarne i fianchi, prima di dare la carena. Si destinò inoltre un dato luogo a tale effetto, e cioè ora nel Mandraccio ed ora presso la Piattaforma del Molo, e finalmente si proponeva di costruire

un apposito scalo per la carenatura, del quale delineava e presentava il disegno l'ing. Alberto Medoni nel 1765, scegliendo a tale scopo una plaga marina spaziante al di dentro del Molo nuovo.

Mezzo d'escavazione.

A togliere dal fondo del Porto i sassi e le altre materie, specialmente in prossimità del lido e nei punti d'approdo, servirono dapprima i marangoni, vulgo *magroni* e gli arcellatori. Quindi le « bette » montate da certo numero di questi ultimi, muniti di « ligoni » ossia zappe, e di cucchiaie (arcellatrici) dal lungo manico, e finalmente, laddove il fondo era maggiore, adoperando ordigni e macchine di svariatissime forme, siccome avremo a vedere.

I Marangoni.

Dei Marangoni stipendiati dal Comune, specialmente pel salvataggio e ricupero delle navi e delle merci sommerse, è già cenno in carte del secolo XIV, nelle quali sono ricordati più usualmente col nome di *duratores sub aqua*, e, più latinamente, con quello di *urinatores*. Sull'esordire del secolo XV il Comune ne aveva più d'uno a stipendio ([8]).

Il Giustiniani, narrando dell'assalto dato dalle navi genovesi all'armata di re Alfonso, ridottasi nel porto di Bonifacio, 1420, soggiunge che sulle nostre navi era uno, a nome Andrea, « cognominato Margone per la gran frequentazione delle acque ». Il quale, prosegue egli, nel mezzo della battaglia nuotò sott'acqua e tagliò le corde cui erano legate le ancore della nave di Caporotondo, sì che questa cominciò a vacillare e i nostri n'ebbero vittoria ([9]).

Cinquant' anni dopo, 1470, Antoniotto Bosio *durator conductus ad ufficium durandi*, riceve per stipendio del suo servizio quaranta lire all'anno, servendo per circa venticinque, e succedendogli poi un Antonio Maggiolo che ha per aiuto un Antonio Malerba ([10]).

Nel 1531, Bartolomeo Vassallo, estrae con molta abilità e maneggio dal fondo del Porto alcune navi sommerse a cagione di una forte tempesta e n' ebbe premio dalla Signoria, più l' abitazione e custodia della Torre del Molo e lo stipendio di lire 52 annue. Sebben chiamato a Venezia da quel governo, continuò nel suo ufficio insieme ad altri, come ad esempio nel 1543, che aveva per aiuti Battista Boccalandro e Luca di Montobbio, e finalmente surrogato dal proprio figlio Agostino, cui per decreto del 5 settembre 1580 si assegnano, oltre lo stipendio annuo di lire 48, anche la custodia e le stanze della Torre anzidetta. Altri abili e valenti marangoni furono Luca Bevilacqua, Pellegro Bottaro ed Agostino di Facino, che nel 1567 lavoravano al ricupero della nave di Francesco Lantelli sommersasi in Porto; quindi Bartolomeo Compiano e Giuseppe Conforto che nel 1591 troviamo a turare le falle di una nave sommersa nelle acque del Porto. Quattro anni dopo, Pietro Gotuzzo e compagni, che è a dire più di due, cavano dal fondo dello stesso non pochi massi ch' erano di pericolo alle navi, ricevendone un premio di ventiquattro lire. In appresso, 1602, lo stesso Gottuzzo, insieme al citato Conforto, e Bartolomeo Gagliardo e ad Antonio Monteacuto, lavorano ad estrarre pietre dal fondo in vicinanza del molo, contro una pattuita mercede per ogni *chiattata*. Un decreto del 1625 ordina ancora ai marangoni l' estrazione delle pietre nel luogo stesso e alla distanza non minore di palmi trenta dal detto Molo. Continua quindi detto lavoro un Bartolomeo Costa, che sul chiudere del 1630 muore affogato, operando al ricupero di una nave naufragata e gli succede un Battista Conforto eletto il 27 agosto 1632 ([11]).

Nel 1750 sono quattro i marangoni stipendiati dal Comune; tre nel 1756, due nel 1758, uno solo nel 1765, nuovamente quattro nel 1770 ed in tal numero ancora nel 1787.

Da un decreto del 30 agosto 1770, anzicitato, impariamo inoltre che i detti marangoni prima d'entrare a servizio del Comune dovevano subire una prova od esperimento del loro mestiere alla presenza del Deputato al Porto, e che agli ammessi in quell'anno a tale ufficio veniva corrisposto uno stipendio mensile di lire sedici al capo e sole lire dieci agli altri tre.

Gli Arcellatori.

Gli « Arcellatori » o pescatori di telline, e nel dialetto « arselle », donde il nome di « Arsellatori » italianizzato in arcellatori, erano utilizzati essi pure per la espurgazione dei bassi fondi del Porto. Un decreto del 23 gennaio 1562, ordinava, *pro bono et utile portus*, che gli arcellatori dovessero riporre nei loro *lembi* tutte le pietre, arena ed immondizie che traevano dal fondo col loro strumento, ed alla sera riporre il tutto *a sciuto*, ossia a secco, alla spiaggia dei Rebuffi, se dimoranti alla Darsina, od allo scalo di San Marco, se abitanti al Molo. Avevano anche nome di « darsinelli » quelli che abitavano alla Darsina, ed erano semplicemente detti « uomini del Molo » quelli che dimoravano in questa regione (Arch. civ., *Man., 1606*; 27 settembre). Disposizioni che vediamo confermate in altro decreto del 26 gennaio 1574 recante di citare allo stesso effetto: *omnes arcelatores qui capiunt arcelas in presenti portu cum suo* (sic) *instrumento ut dicitur arcelatore cum rete et manica;* proibendo loro di rigettare in acqua le materie estratte, escluse le piccole telline, arselle, affinchè queste potessero ingrossare, e ripescandole poi trarne maggior prezzo ([12]).

Sovente gli arcellatori ebbero anche incarico di cavar la zavorra dallo interno delle navi sommerse a poca profondità, onde poterle risollevare; nel qual caso dette zavorre venivano depositate nelle chiatte espressamente destinate al trasporto delle stesse. A queste operazioni invigilava anche il marangone e quando la nave sommersa era stata vuotata, si poneva mano a sollevarla mediante l'aiuto del pontone.

Senonchè i mezzi dei quali abbiamo fatto cenno, i marangoni cioè e gli arcellatori, non bastavano punto, come ben si comprende, a rendere e mantenere il fondo del Porto nella profondità che si necessitava. Quindi già in tempi a noi sconosciuti si ricorreva all'uso di zappe o « ligoni » muniti di lungo manico e maneggiati da uomini e da bordo di « scaffe » o zattere di speciale ed apposita forma ([13]). I Cartulari dei Padri del Comune dello esordire del secolo XV c'informano non soltanto di ciò, ma ci danno anche il nome di un valente costruttore di siffatte « scaffe » in Giovanni Sbarroia ([14]). Di Sestri Ponente e di Savona erano in ispecial modo gli uomini che lavoravano sulle dette barche le quali, modificate poi alquanto nella forma, venivano dette « chiatte ». Da un atto del 19 settembre 1552 con che Antonio d'Accursio, maestro d'ascia, pure da Sestri, si obbligava di costruire per tale uso una chiatta « *bene perfecta et de bonis lignaminibus quercus* », abbiamo ch'essa doveva misurare palmi cinquantuno in lunghezza di rota in rota, e larga palmi diecisette. Per contro il Magistrato si obbligava di pagare lire quattrocentoquaranta a lavoro compiuto, riservandosi di ordinare allo stesso maestro la costruzione di altre quattro chiatte delle medesime dimensioni. Nel 1595, 10 marzo, il Magistrato delibera far costruire « *usque in sex machinas seu zataras* » da servire per purgare il fondo del Porto, e fatte a somiglianza delle altre già poste a lavoro. Contemporaneamente si chiamavano in Genova da Venezia due operai di coloro che erano

esperti nello scavare i canali di quella città per valersene a bordo delle citate zattere [15].

Durante il secolo XVII l'espurgazione del Porto coll'uso delle barche, più o meno grandi, continua sempre, e nelle carte del Magistrato sono menzionate le barchette, *cimbulis*, o *parvis cimbis o cimbis minoribus*, le « fregatine » della lunghezza di un venticinque palmi, e più tardi le « bette » munite di « bardelloni » strumenti, di due dei quali addì 1° ottobre è notato il costo in lire quarantacinque [16]. Delle bette, e loro ordigni, quali buoni mezzi per la escavazione della superficie del fondo, ammetteva l'uso il dotto padre Leonardo Ximenes in sua relazione sul Porto, dettata il 15 agosto 1764, osservando però ch'esse non potevano agire ad una profondità maggiore di palmi ventiquattro, proponendo inoltre di migliorare la forma delle cucchiaie dell'ordigno, benchè piccole, dovendo essere proporzionate alla forza del solo uomo che le maneggiava.

Ma già a quell'ora, come si legge nella relazione stessa, si erano costruiti e adoperati i « Pontoni » che, muniti pur essi di strumenti ferrei, servivano ad escavare il fondo del Porto e ad estrarne le materie staccate dallo stesso durante l'operazione.

I Pontoni.

I Pontoni, quale altro mezzo utile alla escavazione del Porto, risultano posti in opera già nel secolo XV, e certo lo furono anche prima. La loro costruzione oltremodo robusta li rendeva opportunissimi per tale uso, potendovisi collocare sopra ordigni di maggior dimensione di quelli che si maneggiavano a bordo delle zattere e tanto più delle barche. In origine i Pontoni servivano infatti soltanto al trasporto dei grossi pesi e specialmente dei grandi macigni che si adoperavano per la costruzione dei moli e delle gettate o scogliere.

Nel 1221 il Comune possedeva non meno di due Pontoni, che come leggiamo in Marchisio Scriba, erano stati inviati a Ventimiglia per farvi una scogliera, *ad faciendam sepem lapideam.* E che fossero due almeno lo conferma l'annalista stesso, scrivendo: *Pontones quoque de Ianua.*

Circa la costruzione di questi Pontoni si hanno copiose notizie nei Cartularî dei Salvatori del Porto e Molo e del Magistrato dei Padri del Comune. Da un contratto del 31 gennaio 1469 conchiuso dai primi con i maestri d'ascia o *fabri navales,* Giovanni di Castagneto e Benedetto di Staglieno, abbiamo che questi si obbligavano di costruire appunto un Pontone della lunghezza di palmi settantacinque e largo ventiquattro circa, il tutto composto con buoni panconi di rovere, *bonis squaeris ex robore,* ben inchiodato con perni e chiodi, e munito d'argano e falconi; il tutto per la somma di cinquecento lire (17).

Dei Pontoni poi, muniti di macchine proprie alla escavazione del Porto e destinati a quest'uso, abbiamo ricordo in una nota del 16 febbraio 1430. Da essa apprendiamo che appunto di quel tempo si era lavorato ad escavare lo stesso mercè di un Pontone *cum capciis,* ossia provvisto di cazze o grandi cucchiaie, e che al lavoro sovraintendeva Brunello Marengo, noto per altre carte quale valentissimo maestro d'ingegni e stipendiato allora a tal effetto dal Comune (18).

Di un Pontone, munito di tanaglie, con sottoposta rete, si ha il disegno in una carta dell'Archivio del Magistrato; disegno che è forse del 1436 o di poco dopo. Esso ci mostra la disposizione di siffatti ingegni posti in opera per nettare il fondo del Porto dalle pietre che vi convogliavano specialmente i rivi che vi avevano foce.

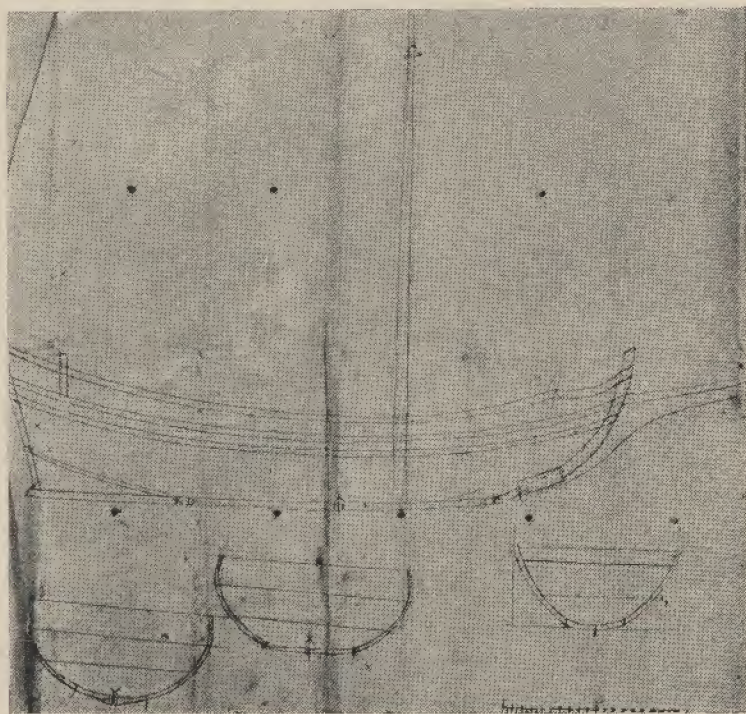
L'uso delle tanaglie per trarre a bordo delle zattere, o del Pontone, le pietre, mercè anche l'aiuto dei Marangoni per farvele impigliare, risale di certo a tempi anteriori a quello

di cui ora accenniamo, e durò ancora in appresso. Una nota dell' 11 marzo 1471 reca che un' ancora del peso di cinque *cantara* e venti *rotoli* veniva adoperata per accrescere le tanaglie grandi dell'Ufficio dei Padri del Comune ([19]). Un inventario di quanto esisteva nel magazzino dei Padri anzidetti, fatto il 21 dicembre 1499, ha che vi erano paia quattro di tanaglie grosse, delle quali due di cantara ventinove circa, e le altre, una di cantara sette e l' altra di dieci ([20]).

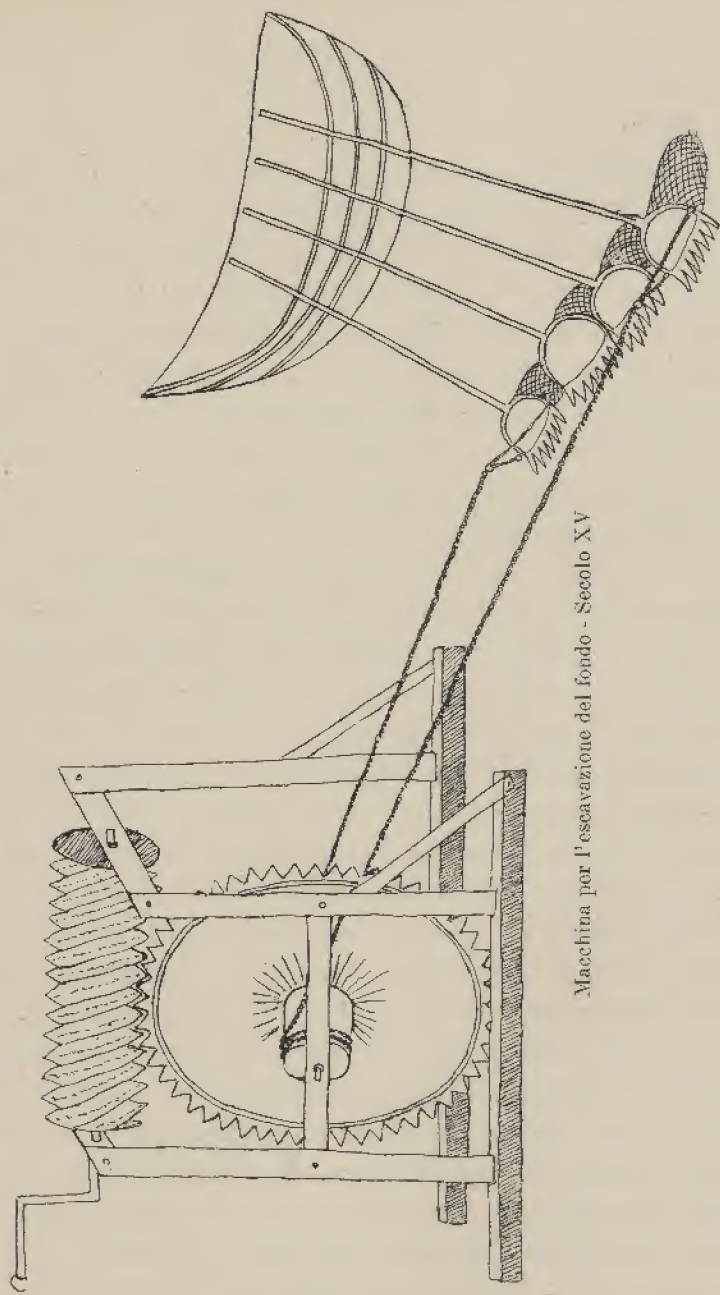
Per raccogliere le pietre sul fondo del mare in Porto, si adoperavano altresì certi anelli o cerchi di ferro, legati a grossa fune. Così nel citato inventario del 21 dicembre 1499 abbiamo nota di « *circulus unus ferri pro extrahendo lapides ex aqua maris* » ; e nel Cartulario del 1548, addì 4 luglio, leggiamo la spesa di lire 2,6,8 per l' acquisto di mezza grossa traglia per il cerchio servente a cogliere le pietre dal fondo del Porto ; *pro medio tragiono ponderis librarum quadraginta pro cerchio pro capiendis lapidibus ex fondo portus.* Anzi l' uso di questi anelli continuava tuttavia sull' esordire del secolo XVIII siccome ne reca notizia un decreto del 20 aprile 1705 con che si ordinava al Deputato al Porto di far eseguire « un anello di ferro con li suoi ganci » ad effetto di estrarre le pietre che erano in fondo del Porto, presso al Molo vecchio.

Di questi oggetti che servivano alla purgazione del fondo del Porto, abbiamo menzione in un inventario di quanto trovavasi nel Palazzetto del Molo, il 31 gennaio 1465. In esso infatti son notati : *Palus unus ligni in cuius capite conexum et clavatum est par unum tenagliarum ferri, in altero capite morsus unus seu piastra ferri cum uno anulo ferri. Mastra ferrata pro ponthono ad purgandum portum.*

Con ciò non si era punto smesso l' uso delle zappe, delle quali ve ne erano di più forme, e cioè quelle per rompere il fondo e quelle per raccoglierne il terreno smosso. Nell' inven-

tario sopra citato sono compresi *ferri sex sive marris in quibus unus parvus* e cioè sei zappe, una delle quali piccola. Di zappe biforcate, volgarmente dette « ligoni », si ha cenno in lettera del 26 giugno 1859, scritta dallo in allora pretore a Savona, G. B. Negrone, circa una certa macchina; e in nota di oggetti serviti per l'espurgazione del Porto l'anno 1620,

Pontoni - Secolo XVI

son ricordate ben 128 zappe, delle quali altre larghe, altre strette ed altre senza testa ([21]).

Sull'esordire del secolo XVII, durante l'escavazione della Darsina, vediamo adoperati altresì dei Rastrelli in ferro, e per più anni, ma ne ignoriamo l'effetto, ed anzi, dalle scarse notizie, dovremmo dire fosse scarso pur esso.

Macchina per l'escavazione del fondo - Secolo XV

Le Macchine.

Senonchè i mezzi dei quali abbiamo finora accennato, non parendo, come infatti non erano, sufficienti alla grave bisogna della escavazione del fondo in quei punti del Porto ne' quali solevano ancorarsi ed ormeggiarsi le navi, stimulò in più l'idea di sovvenire a tanta necessità, col fabbricare ingegni o macchine che producessero un effetto maggiore e più utile. E già vedemmo come il Comune stesso sullo esordire del secolo XV tenesse a stipendio quel Brunello Marengo, valentissimo « maestro d' ingegni » occupandolo appunto nella escavazione del Porto.

Tra i primi che proposero macchine di loro invenzione, ricorderò Lanfranco Goasaigna, cui per decreto del 3 marzo 1429 il governo ordinava ne costruisse una da porre in opera. Vien seconda la macchina proposta da Vittorio Paduano, per la costruzione della quale addì 8 gennaio 1442 si deliberava la somma necessaria. Circa vent' anni dopo, 31 dicembre 1461, troviamo il governo a sollecitare i Padri del Comune nel far ricerca all'estero di ingegneri esperti nei lavori di escavazione, e di trattare con essi e addivenire allo apprestamento delle macchine effossorie. Non è improbabile che si riferisca al tempo anzidetto l'offerta di una macchina, il cui disegno, conservato nelle carte dei Padri su citati, vien riprodotto a pag. 401.

Nel 1498, 19 maggio, Benedetto Bavastrello si obbliga e promette ai detti Padri del Comune di costruire una macchina, *edificium*, per togliere il terreno dal fondo, presso i Ponti di approdo. Lavoro pel quale si associa un Bernardo di Casareto, maestro d'ascia e peritissimo nei lavori subacquei. Poi questi, sciolto nel giugno dell' anno successivo il contratto di società col Bavastrello, ne stringe uno simile con certo Domenico Carroggio, da Sestri Ponente; il che fatto, conviene coi Padri del

Comune per la escavazione del Porto fino alla profondità di palmi dieci. Non son noti i risultati ottenuti dal Casareto in unione al Carroggio colla loro macchina, nè si ha menzione di proposte di nuove macchine escavatrici se non col 30 marzo 1526. Di quel giorno ed anno infatti un Antonio Fernandez da Palamos, pilota maggiore nell'armata Cesarea nel regno di Napoli, riceveva dai Padri anzidetti la somma di cinquantacinque scudi oro, in soddisfacimento delle spese da esso fatte nella costruzione di un ingegno da servire per espurgare il Porto; più il regalo di scudi cinque per acquisto di una giubba di velluto. A tergo della ricevuta da esso rilasciata di tali somme, si legge che il detto ingegno era fatto a foggia di un martello di ferro, *ad modum malei ferrei*, e che lo aveva consegnato e riposto nel Palazzetto al Molo.

Cinque buoni lustri appresso, 1552, certo Gio. Pax Antonio Sormano, si offriva di profondare i bassi fondi del Porto fino a dodici palmi, mercè due o tre ingegni di sua invenzione. Offerta che o fallì, o non venne accettata, giacchè nel successivo mese di settembre troviamo, come già vedemmo, i Padri del Comune a stringere contratto con Antonio d'Accursio da Sestri Ponente, maestro d'ascia, per la costruzione di una o più chiatte da servire alla espurgazione del fondo del Porto, eseguita soltanto dagli arcellatori e senza macchina. Due anni dopo, maggio 1554, è un Nicola Ponte che si obbliga per convenzione del 26 detto mese, di estrarre il fango con un suo ordigno, e ovunque gli fosse ordinato, fino alla profondità di palmi diciotto ([22]). Nel dicembre successivo un Giorgio Nassano, che già dal luglio lavora allo stesso scopo, con un suo proprio ordigno, ricorre ed ottiene denari per costruirne un nuovo più perfezionato e di maggiori dimensioni. Succede al Nassano, luglio 1556, Giuseppe de Feliano di Forlano da Lucca, maestro di legnami ed anche noto scultore, che costruisce e pone in

opera nuove macchine, conforme al disegno da esso fatto, e mediante denaro anticipatogli dal Magistrato.

Nello agosto, stesso anno, maestro Vincenzo da Pelo presenta esso pure la proposta di lavorare all' espurgazione del Porto con un suo speciale ingegno, chiedendo di potere esportare il terreno estrattone dal fondo, mercè le chiatte che adopera il Nassano. Donde s' impara che questi lavorava tuttavia colle macchine di sua invenzione.

E l' anno ancora non è tramontato, che una novella offerta di altra macchina viene inoltrata al Magistrato da maestro Antonio Roderio da Carona, notissimo tra noi per lavori d' ingegneria.

L'avvicendarsi di cotali e tante proposte di macchine a così brevi distanze di tempo, rivela quanto fossero insufficienti e il poco effetto che se ne aveva. Del che porge pur testimonianza una relazione del Capo d' opera, Domenico Ponsello, nella quale esponeva qualmente il Porto andava vieppiù mancando di profondità, non ostante i diversi ordigni che venivano adoperati per iscavarlo. Che più di uno fossero gli ordigni posti in opera, lo conferma la spesa notata il 21 settembre 1557 per un barcaiuolo che aveva condotto i Signori dell' Ufficio per il Porto: *causa revidendi hedificios* (Arch. civ., *Man., 1557*). Eppertanto addì 18 febbraio 1558 proponeva anch' esso una sua macchina, che presupponeva migliore delle già poste in opera, chiedendone privilegi per l' uso. Dieci anni dopo, 1568, è il noto Padre Gaspare Vassori, che con sua lettera da Milano, in data del 1.° maggio, si offre pure di nettare il Porto con un suo ordigno speciale, lo stesso forse che veniva esaminato in azione la sera del 25 maggio dell'anno successivo, dai Padri del Comune.

Nè ancora eran decorsi quattro mesi, che addì 16 settembre successivo, si concede ad Andrea e Francesco Meyra, prete Giacomo Vinelli, Antonio Torriglia e Battista Sturla, il

privilegio per una loro nuova macchina da servire allo stesso scopo; ma che, nonpertanto, sembra non avesse l' effetto desiderato. Nel 1570 è Matteo Chiavari che domanda altro privilegio consimile, e nel 1571 il nobile Tommaso Lercaro de Camilla, a nome da dichiarare, richiede altrettanto, e firma convenzione coi Padri del Comune, onde porla in lavoro. Il modello, come dicevasi allora per disegno, unito alla richiesta, ce la dimostra un Pontone munito di rota che nel suo girare avvolge o svolge una gomena, scorrente in una carrucola, posta fuori le perpendicolari del Pontone, e che cala od alza un grosso cucchiaio, dentato all' orlo. Di questi cucchiai, o meglio cucchiaie, ve ne sono disegnati due « uno a prora e l' altro a poppa, che a quanto pare agivano simultaneamente » secondo il senso che si avvolgeva o si svolgeva il canapo sulla ruota.

Nel 1572, Giovanni Schuegler e Giovanni Chircher, soldati alemanni a servizio del Comune, convengono essi pure coi Padri anzidetti, per l' escavazione del Porto, mercè di una macchina da essi ideata, della quale presentavano il disegno, che non è però unito alla richiesta. Un lustro dopo, 14 maggio 1577, Pietro e Bartolomeo fratelli Carbone da Savona propongono pur essi una loro macchina a tale scopo, e di un' altra presenta il modello certo Bartolomeo Granara, consistente in un pontone con ruote, argano e arganetto e munito di grandi cazze e rampini di ferro, tirati dalle citate ruote e dagli argani. Nel 1581 si lavora alla costruzione di un nuovo ordigno *pro expedicione portus*, come ne avverte la visita fatta al medesimo dall' Ufficio il 17 maggio. Quattro anni dopo, gennaio 1585, Matteo Chiavari e Gerolamo Badetto, maestri d' ascia, propongono pure allo stesso scopo di costruire una macchina di loro invenzione, e un' altra ancora veniva proposta nel 1588 da Angelino di Riso, da Mendrisio.

Frattanto, mentre nel nostro Porto, malgrado l'esperimento di tante macchine, non si ottenevano che deboli risultati, a Savona invece se ne avevano dei migliori con un ordigno nuovo. Il perchè, saputo ciò, i Conservatori del Porto e Molo, Padri del Comune, correndo il giugno del 1589, scrivevano a G. B. Negrone, pretore in quella città, perchè inviasse loro disegno e spiegazioni del detto ordigno; avuto il quale ed esaminato, ordinavano tosto la costruzione di uno simile in tutto a quello, affidandola a Francesco Bozzano esperto maestro d' ascia. Compiuto in breve tempo il nuovo, si poneva a dirigere il lavoro dello stesso Giovanni Amadore, insieme ad altri operai già pratici in tale maneggio, qui chiamati espressamente da Savona, ove avevano lavorato.

Sebbene manchi il disegno di siffatta macchina, rimasto forse a mani del costruttore, possiamo nondimeno farcene una sufficiente idea, dalla descrizione che ne porge in una sua lettera, del 14 giugno, il citato Negrone. Da essa infatti si conosce che consisteva in un ponte stagno, posto su tre legni, della lunghezza di palmi sessanta e largo dieci, con una sponda di due o tre palmi, affinchè si potesse vogare sopra acqua. Che vi erano piantati quattro legni verticali e due orizzontali, perchè gli uomini che vi lavoravano con le zappe, ve le potessero appoggiare. Che essi erano collocati in modo di poter fare ogni maggior forza nel maneggio delle dette zappe. Dieci uomini potevano lavorarci, e cavare dal fondo del Porto millecinquecento cantara di materie in un giorno, siccome appunto allora si estraevano dal fondo del porto di Savona.

Ma non perciò cessarono le proposte di nuovi inventori, e sempre affermando trattarsi di ordigni migliori degli esperimentati.

Nel 1591 troviamo infatti nuovamente i Salvatori del Porto e Molo ad esaminare un disegno di macchina escavatrice, presentata da certo Domenico Gatto, ed a trattare

poco dopo con Matteo Galletto da Chiavari, e poi ancora con Giovanni Battista Rosso, inventori anch' essi di altri consimili ordigni.

Quattro anni dopo è un Giacomo Antonio Pitti, fiorentino, che propone, a sua volta, una macchina, e si obbliga di costruirla, e sempre allo stesso scopo. Però il lavoro di escavazione nel Porto continua sempre mercè l'opera delle zattere, o ponte simile a quello adoperato a Savona, ed anzi se ne costruiscono sei, e si fanno venire da Venezia operai pratici per la escavazione a mezzo delle zappe, giacchè in tal modo si escavavano colà i canali della regina dell' Adriatico.

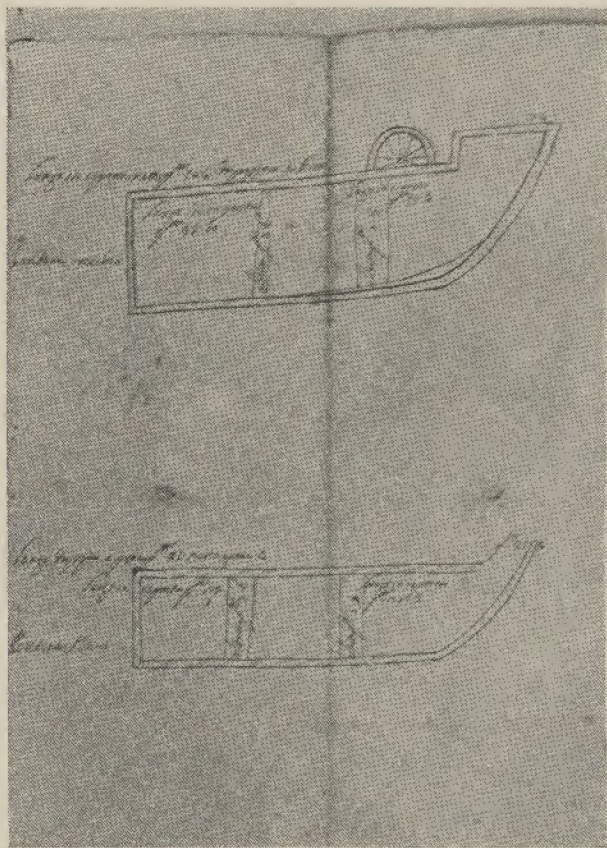
Nel 1596 nuovi ingegni sono proposti da certo Bartolomeo Frussino Grissone e due anni dopo, 1598, Marino Maripero (Malipiero) di Venezia, propone pure di costruire una macchina allo stesso uso, e nel successivo 1599, un altro veneto, a nome Marino Taraboto, fa uguale proposta, presentandone eziandio il disegno. E perchè egli domandava gli fosse concesso senza spesa alcuna del Comune il costruire la sua macchina, ma soltanto gli fosse fornito il legname necessario, otteneva quel risultato dalla demolizione di due zattere di quelle uso Savona, non più utili. Donde impariamo che l' efficacia delle stesse non aveva corrisposto alle fatte previsioni.

Anche il secolo XVII si presenta ricco di proposte di macchine per la escavazione del Porto. Viene prima quella di Gio. Francesco Bottaro, 24 luglio 1601, le cui prove non riescono opportune sotto l' aspetto della spesa. Seguono quindi, 1602, 6 maggio, le offerte del fiorentino Pier Francesco Santini per una sua macchina della quale presentava il disegno riprodotto a pag. 419; poi, quasi contemporaneamente, quelle di Gio. Francesco Ferrari, e di Egidio Mansois, francese. A questi succedono un Bartolomeo del Poggio, 1602, 23 settembre; un Lorenzo Sausone da Savona e un Antonio Cortesi da Firenze nel 1603; un Pandolfo Sfondrato o Sfrondaio da Cremona e un Gerolamo

Badetto pel 1607. Macchine tutte, delle quali si faceva esperimento, ma di poco effetto anche le migliori ([23]).

Nel 1609 è Giulio Martelli, padovano, che propone un suo ingegno del quale si ordina tosto la costruzione, e avutone prove soddisfacenti, il Magistrato tratta col detto inventore e e firma un contratto per la escavazione del Porto, aumentando poi il numero delle macchine, per procedere più sollecitamente nel lavoro. La macchina del Martelli, possiam dirla il prototipo delle migliori adoperate in appresso, sebbene non mancassero proposte di altre ispirate a concetti e forme diversi. Vediamo infatti, 1610, un Giacomo Biasino offrire una macchina di sua invenzione, e contemporaneamente un Bernardino Maino proporre altra macchina, della quale presentava il disegno qui riprodotto.

Tre anni dopo, 1613, un Gerolamo Porrata e uno Stefano De Ferrari, sottomettono all'esame del Magistrato altre macchine da essi ideate, e taccio di molte altre invenzioni non prese in considerazione. È quindi un continuo avvicendarsi di proposte, senza soddisfacenti risultati. Il perchè i Serenissimi Collegî in data del 18 novembre 1613, scrivevano al Magistrato dei Padri del Comune nel seguente modo: « Compariscono giornalmente ingenieri et altre persone, quali con nuovi loro ordigni e stromenti tentano mettersi all'opera della purgatione, la riuscita de' quali si vede ordinariamente vana . . . . . . ,; tuttavia perche e la natura e l'intelletto degl'huomini va sempre producendo nuove forme e potrebbe perciò essere che in qualche tempo ne comparisse qualchuna migliore dell'usata sino hora, stimiamo che sia a proposito che il Magistrato de Padri del Comune dia orecchie e sia facile a permettere che ogn'uno esperimenti le nuove sue inventioni, purchè sempre si habbi questo avvertimento: che il pubblico non spenda del proprio, ne per la preparatione de li strumenti, ne per altra qualsivoglia cosa, eccetto per il pagamento della materia esca-

vata e portata fuori ». Deliberazione che vedremo poi posta in non cale. Troviamo infatti che dopo le proposte ecc. si concedono nuovamente sussidi.

Progetti di Pontone - Secolo XVII

A molti infatti degli inventori, da noi ricordati sopra, erano state concesse somme in anticipo, anche di centinaia di scudi, senza che il Comune ne ricevesse poi beneficio alcuno, comecchè non riusciti alle prove i presentati disegni. Comunque non si arrestarono le proposte di nuove macchine. Così

nel 1617 è il magnifico Francesco Parisola che presenta una nuova macchina, di cui tace l'autore, ed ottiene valersi del Pontone per farne gli esperimenti. Poi sul cadere dell'anno istesso è Giovanni Bailach, a noi già noto, che chiede il permesso di esperimentare una nuova macchina da esso ideata. Due anni dopo oltre a consimile offerta di un anonimo, e altra fatta da Giovanni Palopoli, veneto, il Magistrato contratta con il Padre Bernardo Strozzi, il valentissimo pittore, detto « il cappuccino », per l'escavazione mercè di un ordigno suo speciale. Quinci a un anno, 1620, si esamina la proposta del francese Antonio Garcin, che lavorava allora appunto alla espurgazione del Porto di Marsiglia, dove scavava fino alla profondità di più che venti palmi; e un anno dopo ancora un altro francese, Gioachino de Muant, offre pure una sua macchina allo stesso scopo, mentre il già citato Bailach ripresenta la sua più perfezionata, e Martino di Vallenquella ne propone esso pure una di sua invenzione. Però i risultati migliori si ottenevano sempre colla macchina di Giulio Martelli, si che nel 1726 se ne costruivano altre due alle quali egli recava perfezionamenti tali da renderle maggiormente efficaci. Nel tempo stesso anche il Bernardo Maino ripresentava, di assai perfezionata, la macchina che già aveva posta in opera nel 1610.

Una descrizione della macchina di Giulio Martelli, in data dell'11 luglio 1630, così dice: « Un ferro grande con un sachetto di rette (rete) o sia canevazzo, che tiene il zetto, inastato (il ferro) in cima di un asta longa, che si cala nel fondo del porto, sopra di una machina, tirato detto ferro da un arganetto o sia molinello che sta sopra di una barca, con un cavo o sia catena tirata dal detto arganetto o sia molinello, qual ferro si conduce con una cavria (capra) e taglia sopra la barca, et si costa il detto ferro con la materia che si cava dal porto nell'istessa barca » ([24]).

La macchina Martelli, secondo un' esposizione del Martelli stesso, dicembre 1630, aveva ottenuti effetti di molto maggiori di ogni altra posta in opera. Mercè di essa si era ottenuta tale profondità che le galere potevano accostarsi ai Ponti di approdo; ciò che prima non era possibile. Si era tolto un cavallo (duna o scanno) alla bocca della Darsina, che impediva alle navi lo entrarvi. Il Mandraccio era pure stato reso profondo abbastanza perchè le galere potessero spalmare, senza toccare il fondo, come per lo innanzi avveniva. Tre anni dopo, 2 maggio 1633, il Martelli in suo ricorso, esponeva ancora come fosse dovuto all' opera sua se, alloraquando veniva in Genova la Regina di Ungheria, mentre non era possibile alle galere approssimarsi a terra, egli in pochi giorni aveva scavato un canale per il quale la galera più grossa, carica di duecento fanti, potè accostarsi al Ponte degli Spinola. Ricordava infine aver escavato il Mandraccio alla profondità di venti palmi, mentre in forza del contratto non era egli tenuto che ad approfondarlo di soli quattordici.

Infatti, l' efficacia delle macchine del Martelli era maggiore di quante altre se ne erano sperimentate e si sperimentavano, quali le nuovamente proposte da Bernardo Maino nel 1630, da Pietro Bavaria nel 1632, da G. B. Maino, figlio del precitato Bernardo, nel 1633, da Gio. Ampeglio Piazza nel 1635, della nuova del Bailach nel 1636 e da Gio. Barilaro da Sestri Ponente nel 1641. Che anzi, partito il Martelli per Barcellona, dove era stato richiesto per lavorare in quel porto, l' escavazione del nostro fu continuata colle di lui macchine, preponendo alle stesse altre persone, quali peculiarmente Illario Gnecco, suo nipote. Questi migliorò di assai le macchine stesse, siccome risulta da carte del 1644, che ce lo mostrano anche associato in detta opera con Pietro ed Angelo del suo casato se non pure suoi fratelli. Con ciò i Padri del Comune non tralasciavano la ricerca dei più potenti mezzi

di escavazione. Nel 1662, ad esempio, con lettera del 21 giugno, scrivevano a Gio. Bernardo Riccio, console della Repubblica a Marsiglia, perchè volesse inviare loro alcuni disegni e schiarimenti sopra un certo ordigno che si adoperava a purgare quel porto e che era stato proposto ad essi per valersene al medesimo effetto in questo. Nel 1665, incaricarono ugualmente il console genovese in Livorno di riferire sul sistema di escavazione usato in quel porto e degli strumenti che vi si adoperavano. Tre anni dopo ordinavano la costruzione di una nuova macchina proposta dal celebre Ansaldo De Mari, il disegnatore e costruttore del Molo Nuovo. Nel frattempo una nuova proposta di macchina, rimasta però inaccettata, veniva fatta da prete Bartolomeo Maggio, siciliano, insieme a Giuliano e Sebastiano, fratelli Mambrini.

Nel 24 settembre dello stesso anno Marco Antonio Ariano, architetto, da Napoli, offre una sua macchina che costruisce e la esperimenta in presenza del Magistrato, che lo rimborsa delle spese occorse. Con essa, secondo un' attestazione del 7 ottobre 1669, l' Ariano, in una sola prova aveva cavato dal fondo trentacinque cantara di materia. In quest' ultimo anno, addì 24 luglio, viene offerta un' altra macchina costruita da Onorato Rainaud, francese; mentre contemporaneamente ne propone una pure Simone Schwartz, alemanno. Proposta l' ultima che è accettata dai Padri del Comune, i quali in data del 3 luglio convengono con detto inventore per l' espurgazione del Porto; lavoro che dura più anni, e uguale contratto stringevano tre anni dopo, 24 settembre 1672, col già menzionato prete Bartolomeo Maggio. Un' altra macchina viene proposta loro nella primavera successiva, 23 marzo 1673, da certo G. B. Bondo, e un anno dopo, 4 aprile 1674, contrattano con Gio. Antonio Borraca, che ha pure costruita una nuova macchina allo stesso oggetto. Nel 1681, 30 giugno, i Padri anzidetti ricorrono al governo perchè conceda loro una

galera onde far rimorchiare da Savona in questo Porto un ordigno da escavare il fondo, che certo G. B. Gavotto desiderava porre in prova ([25]).

Senonchè l'effetto delle macchine anzidescritte, non giovando a mantenere espurgato il Porto quanto si desiderava ed era necessario, i Padri del Comune, addì 4 maggio 1689, deputavano Gio. Giacomo Grimaldi e Bartolomeo Saluzzo, perchè assumessero informazioni intorno ad un certo ordigno con ruote che si adoperava nei porti di Livorno, di Marsiglia, di Tolone e altrove; il qual ordigno, da relazioni avute, si sapeva di buonissimo effetto e di poca spesa. Inviato perciò a Livorno, come praticissimo in siffatte macchine quel Gio. Antonio Borraca, dianzi nominato, questi recatone qui il disegno, dopo maturo esame del medesimo, si ordinava la costruzione di un consimile ordigno. A questa poneva mano, chiamato qui espressamente, maestro Francesco Graffigna, fiorentino, modificandone la forma e ricostruendone un nuovo nel 1690, e un altro nel 1694 e 1695 e altri due pure nel 1697 ([26]). Siffatta macchina dal disegno stesso, riprodotto a pag. 417, ricorda perfettamente quelle usate ancora sulla metà del secolo scorso, e dismesse poi nell'adoperamento delle draghe o cavafanghi a vapore il Bargagno o Pontone.

Ma con le nuove macchine costruite dal Graffigna non si chiude la storia delle offerte di altre credute più perfezionate; perciocchè nel 1697 ne viene proposta una di certo De Larouste, francese, inventore di più ordigni; precipuo tra i quali il «levier», che sperimentava innanzi al re Luigi XIV di Francia e della sua corte, movendo la meraviglia degli astanti.

Il secolo XVIII esordisce e prosegue recando anch'esso parecchie offerte di macchine escavatrici. Presentasi prima il magnifico Nicola Reggio con un suo ordigno, a far l'esperimento del quale, addì 29 maggio 1701, gli si concede l'uso del pontone e di altri attrezzi. Gli succede nell'anno dopo

un tedesco del quale non è citato il nome, e quindi l'ingegnere francese De Verger, o De Vergier, giacchè in ambi i modi si trova scritto, e questi alla sua proposta univa il disegno e la spiegazione. Tre anni dopo, il capitano marittimo Pietro Carpasio, genovese, propone egli pure una sua macchina per la escavazione del Porto, chiedendo ne siano fatte le prove. Frattanto si continua a lavorare coi soliti pontoni a ruote, per migliorare i quali l'abate Leonardo Spinola studia nuove forme. Poi si indugia alquanto nell'opera di escavazione, per riparlarne nel 1710 e 1711, e considerare se dovevasi continuare a valersi dei pontoni, ossia con i « mondinuovi » come allora si indicavano, dal nome del primo che si costruiva di quella forma e munito dei medesimi ordigni. Nel 1717, Francesco Fienghi, ingegnere al servizio della Repubblica, propone una sua macchina da applicare al *mondonuovo* che lavorava allora, e otto anni dopo 1725, certo G. B. Giordani si offre pur esso a lavorare all'escavazione del Porto con ordigni suoi proprî, che ripresenta modificati più volte negli anni successivi. Frattanto l'escavazione del Porto, continua coll'uso del *mondonuovo* apportandovi perfezionamenti.

Nel 1756, a surrogare il *mondonuovo* viene proposta una nuova macchina dal capitano e ingegnere Alberto Medoni, che sembra non venisse presa in considerazione, giacchè egli ripete la proposta addì 10 agosto 1764, e quindi ancora nel 1768. Tre anni dopo è un Francesco Guglielmo Civile, da Messina, che ne propone una di sua invenzione colla quale si era lavorato alla espurgazione di quel porto, e che, secondo una lettera di certo G. Brigante, genovese, stabilito colà, aveva dato « buon effetto ». Era essa forse la « cucchiara » di cui vediamo ordinare l'esperimento il 30 luglio del 1771? È ciò che i documenti lasciano incerto, come tacciono altresì se venisse presa in esame la macchina del padre Gio. Domenico Gerra, detta il

« Campasso » da lui espressamente ideata e modellata per l'escavazione del fondo marino.

Nel 1783, dovendosi costruire un *mondonuovo,* e nel modo più perfetto, con decreto del 28 agosto, s'incaricava il Deputato al Porto di interpellare in proposito i periti in tali costruzioni e particolarmente il Padre Sanxais e Coreard. Deliberatane la costruzione, si provvedeva per il taglio dei legni necessarì nel Bosco di Savona e se ne affidava il lavoro a Carlo Staglieno, maestro d'ascia, concedendogli a tale uopo alcune navate dell'arsenale.

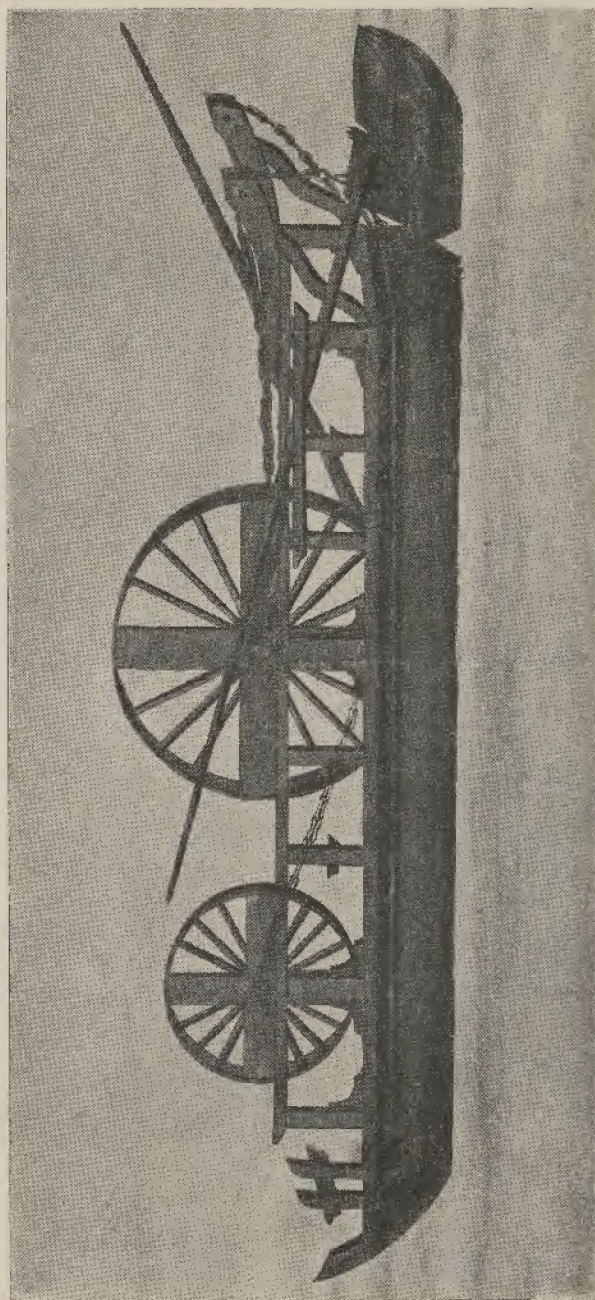
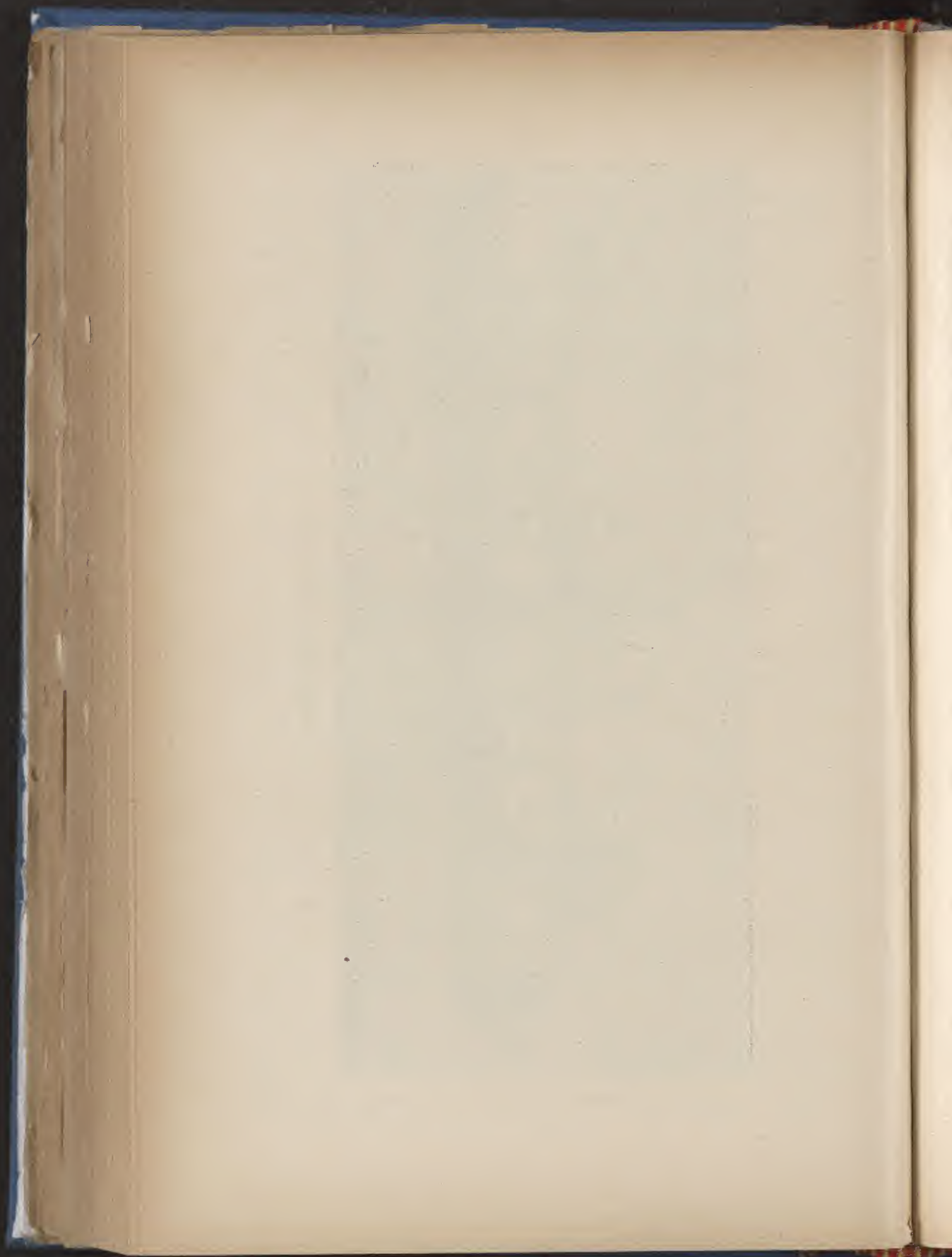
La relazione che, nel giugno 1784, presentava il Magistrato Deputato al Porto, ci porge una storia esatta di quanto si era fatto, a cominciare dal 1614 fino al detto anno, per la escavazione del Porto, citando i mezzi adoperati a tale scopo. Infatti, premesse le notizie nel lavoro eseguito dalle bette, leggiamo in essa che dal 1614 al 1616, si era operata l'espurgazione del Porto, mercè di un grande pontone a quattro ruote e munito di quattro cucchiaie. Che nel 1689, volendo perfezionare i mezzi di escavazione anzicitati, siccome troppo costosi, si era inviato a Livorno il Borraca perchè eseguisse il disegno dei diversi pontoni che lavoravano alla espurgazione del fondo di quel porto. Che in seguito al referto del Borraca, se ne fece qui costruire uno, che fu pronto nel 1690, e il valore ammontava a lire 28734. Che ne fu fatto quindi un secondo, e si lavorò di tal modo fino al 1706. Che infine, sospeso in seguito il lavoro di espurgazione a motivo del prolungamento intrapreso ad entrambi i due moli, detti pontoni rimanevano inerti nella Darsina fino al 1710.

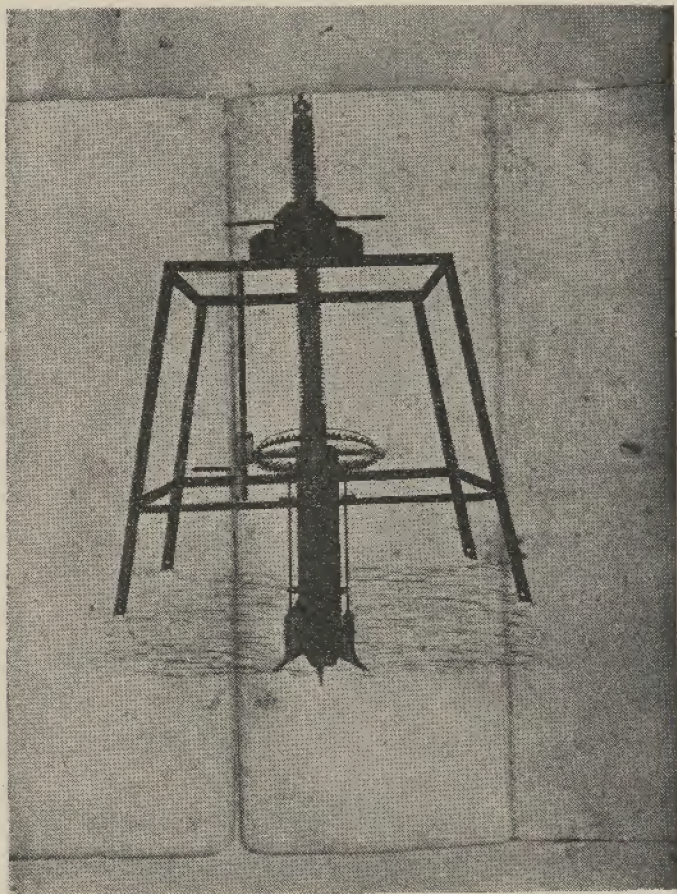
Nel 1712, secondo la relazione stessa, fu ordinato che si rimettessero in lavoro i due pontoni. Senonchè il più piccolo essendone infracidito il legname, non era possibile di più adoperarlo e venne demolito. L'altro, il più grosso, fu riparato e durò in azione fino al 1724; anno in che venne riposto nella

Darsina, ove restava inerte fino al 1736, e perchè anch'esso invecchiato, demolito, conservandone esatto modello in legno. Finalmente nell'anno 1761, essendosi di nuovo deliberato di procedere ai lavori di escavazione del Porto, fu disposto che uno dei due pontoni, allora esistenti, fosse ridotto in forma di *mondonuovo*; il che eseguito, si lavorò con esso fino al 1764. Ma poichè alla spesa occorrente non corrispondeva l'effetto, fu deliberato di riporlo in Darsina e smettere il lavoro. Racconciato quindi parecchie fiate e posto ancora a lavoro, ma sempre con risultato negativo, venne infine ridotto nuovamente a pontone pel trasporto delle pietre ed altre cose di peso greve.

Chiudeva infine la relazione proponendo di far costruire un *mondonuovo* sul tipo di quello fatto nel 1690, arrecandovi tutti i perfezionamenti che venissero indicati dagli esperti in tali opere. Deliberatane la costruzione sul disegno dell'abate Ximenes, nel successivo novembre se ne affidava il lavoro al maestro d'ascia Carlo Staglieno, anticipandogli porzione della somma convenuta e concedendogli alcune navate dell'Arsenale, per l'impianto del detto *mondonuovo*, e per collocarvi il necessario legname che si traeva dal Bosco di Savona.

Dal detto anno insino al 1797 l'escavazione del Porto venne sempre continuata con due *mondonuovi*. Andrea Tagliafichi, distinto architetto, interrogato due anni dopo circa alla espurgazione del Porto, soggiungeva « doversi prendere documento dai passati e dal Governo, allora caduto, dacchè i Padri del Comune avevano tre barche e due pontoni a siffatte bisogne ». Chiudeva infine la sua relazione proponendo che si costruisse un *mondonuovo* sul tipo di quello fatto nel 1690, apportandovi i perfezionamenti suggeriti da uomini pratici in tali cose e non da teorici, quali i già citati Coreard e Sanzais.

Con due *mondonuovi*, infatti, si lavorò fino al 1797, e senza che altre proposte di macchine si avessero da aggiungere alle molte che furono argomento del presente capitolo.

Mondonuovo - Secolo XVII

Macchine sottomarine. - Campane, ecc.

Anche le macchine sottomarine, ossia quei mezzi che permettono all' uomo di restare sott' acqua per lavorarvi, furono

Macchina di P. Santini - Secolo XVII

oggetto di studi, di offerte e di tentativi. Nel 1632 certo G. B. Accresca esponeva di possedere « un ingegno o sia instrumento per star sott'acqua due o tre hore ed anche più ».

ingegno il quale avrebbe potuto servire al ricupero di navi sommerse, di artiglierie, merci, denari ed altro. Offerta che venne presa in considerazione, sì che gli si anticipavano cento scudi per la costruzione dell'ingegno proposto. Nel 1638, mentre fervono solleciti i lavori per la costruzione del Molo nuovo, trovo, per nota fattane, che, a nome di Ansaldo De Mari, si erano consegnate centoquarantanove cantara ed ottantatre rotoli di piombo a certo Alessandro Rosso; il qual piombo « doveva servire per l'ordigno fabbricato per andar a veder i fondi della fabrica del nuovo mole ». Un ordigno ideato forse dall'Ansaldo De Mari, ma del quale non abbiamo nè la descrizione, nè il disegno, nè altro cenno.

Nel 1676 Antonio Laura domandava ed otteneva privilegî per una sua macchina mercè la quale « si poteva restare sott'acqua per riconoscere li fondi, lavorarvi, levare segadori, ancore ecc. ». Le campane da palombaro, di certo, delle quali si valeva poi per operare il ricupero di più cose sommerse e specialmente di parecchi cannoni appartenuti alla nave di Ippolito Centurione, naufragata in Porto. Ricuperi che aveva effettuati discendendo al fondo entro e sotto a dette campane, il marangone Simone Queirolo. Dopo il quale, forse per essergli accaduta disgrazia, nessun altro essendosi prestato a tale impresa con esse, ed oltre a ciò avendole sequestrate il Magistrato dei Padri del Comune, perchè creditore del Laura, ne deliberava la vendita al miglior offerente con decreto del 4 novembre 1716. Frattanto il 7 luglio 1683, Diego Ordano da Laigueglia, « esperto in andar sott'acqua », aveva offerto « sue invenzioni per levar ogni cosa dal fondo del mare », chiedendone privilegio esclusivo ([28]).

Nel 1725 certo G. B. Giordani proponeva esso pure una sua invenzione mercè la quale un uomo per lo spazio di più ore poteva « commodamente e con tutta facilità trattenersi e rifiatare sotto acqua senza impedimento del respiro e nel

tempo stesso operare ». Sette anni dopo, 1732, 21 maggio, il Deputato al Porto veniva invitato ad esaminare altra macchina di Giuseppe Bianchi da Livorno, colla quale si poteva rimanere sott'acqua « respirando, camminando, lavorando e zappando, e non dover uscire che per mangiare ». Però di tutte queste macchine non è ricordo che fossero adoperate in modo fisso per la espurgazione del Porto.

Gli Scandagli.

« La vera forma (mezzo) di assicurarsi della variatione che fanno i fondi del nostro porto, scriveva il dotto G. B. Baliano in una sua relazione del 27 gennaio 1656, stimo che sia il farvi spesso i scandagli ». Ed accennando che di soli dodici aveva conoscenza, a cominciare dal primo eseguito nel 1595 (mentre in realtà se ne erano effettuati di assai più, ed anche prima) raccomandava che per l'avvenire venissero fatti sempre sulle medesime linee, onde avere sicuri indizî nel variare della profondità del Porto. Il che invece non si era eseguito che sulla linea interposta tra la piattaforma del Molo vecchio ed il Baluardo di S. Tommaso; diligenza questa, la quale aveva giovato a comprovare come, lontano un quattro o cinquecento palmi dalla prima, il fondo non si era alzato che da uno a due palmi appena ([27]).

Palificate.

Altro ed opportuno mezzo per escavare il fondo in vicinanza del lido, o come è scritto in deliberazione del 15 gennaio 1487, « scurare le golette » era la costruzione delle « palificate », che in alcune carte troviamo erroneamente dette « passionate », mentre queste ultime non sono già chiusure fatte con assi e pali, ma muri di riparo o di sostegno

costruiti e fondati mercè di passoni. Lo dice chiaramente una nota di spese fatte nel 1391 per la riparazione delle fogne della passionata della Darsena, *conigiorum pasonate darsine*, discendenti al macello. Lo dimostra anche più evidentemente la locazione fatta, il 7 marzo 1503, a Francesco Passagio, di certo giardino posto presso la detta Darsena, al quale confinava da un lato il lido del mare *mediante quadam passionata*. Donde si comprende che se sosteneva un giardino, non poteva essere una palificata ([29]).

Le « palificate » invece, che il volgo soleva più specialmente chiamare col nome di « palizzate » non erano possibili che in luoghi da poter essere rinchiusi, quali le darsine e le golette; donde anche il nome di *clausura* o di *serragium*, attribuito a questa nelle note relative alla loro costruzione. Così, ad esempio, nel Manuale del 1504 leggiamo: *clausura tabularum*, ed in quelli del 1519 e 1549: *expense serragii*, per indicare appunto le spese fatte in detti anni per la costruzione delle palificate fra i Ponti Spinola e della Mercanzia. Giovanni Stella, nei suoi *Annales*, così definisce la palificata: *objectum quod sudibus et lignis acutis cum tabulis erat ac terra constructum, ne ingredi ulterius maris unda valeret.*

Palificate. - Escavazione.

Le prime palificate delle quali abbiamo sicura notizia furono fatte nel secolo XIV nella Darsina, presso la Porta dei Vacca, ultime delle quali una costruita l'anno 1383, di cui fa menzione Giovanni Stella; quindi quella del 1416, ordinata dal doge Tommaso da Campofregoso. E, sempre nella Darsina stessa, se ne eseguiva un' altra nel 1449 e poi ancora una ogni anno nel 1573, 1583, 1603 e 1620.

Omettendo di ricordare quelle fatte negli anni 1476, 1513 e 1576 nella Goletta tra il Ponte dei Cattanei e la regione del Molo, la Darsina cioè di che è menzione nello Statuto dei Padri del Comune, e indicata, dal secolo XVI in poi, col nome di Mandraccio, di che è menzione nel Capo VI, ed accennando appena di altre eseguite fra il Ponte dei Chiavari e quello dei legni nel 1610; di quelle fatte nel 1448, 1451, 1508 e 1642 fra l'ultimo dei detti Ponti e l'altro della Mercanzia, ricorderò più distesamente quella operata nel 1539 fra il Ponte predetto ed il Ponte Spinola. Di questo si hanno particolari notizie nel Cartulario e nel Manuale di detto anno, a cominciare dal 31 gennaio sotto il titolo: *Expense faciende pro expeditione a ponte Spinularum ad pontem mercantie*, e altrove: *Expense serragii intra pontem Spinularum et mercantie.*

Le note accennano agli acquisti di alberi di rovere, di pali, *irapelle* e tavole, tagliati specialmente nella Bandita di Sassello. Vi sono inoltre scritte le spese per il *mazzabecco* o castello per battere e conficcare i pali e le tavole, le quali ultime avevano la sponda lavorata a caletta a dente. Non mancano infine le spese per ferramenta, cofani di vinchi, zappe di forma piana e a bidente e di badili, più le giornate soddisfatte agli operai che lavoravano alle *cicogne* per asciugare prima lo spazio acqueo rinchiuso, ed a scavare quindi il fondo o terreno. Dalle precitate note intorno alla sua costruzione conosciamo che se ne cominciava il lavoro nel giugno di detto anno. Che già nel gennaio antecedente si era convenuto pel legname necessario, preparato il quale, addì 9 aprile, si approntava il mazzacastello per conficcare i pali nel fondo del mare, e che il 13 giugno, compiuta la palificata s'inviavano lettere ai podestà delle due Riviere onde avere almeno duecento uomini « per mettere mano all'opera di *scurare* li ponti ».

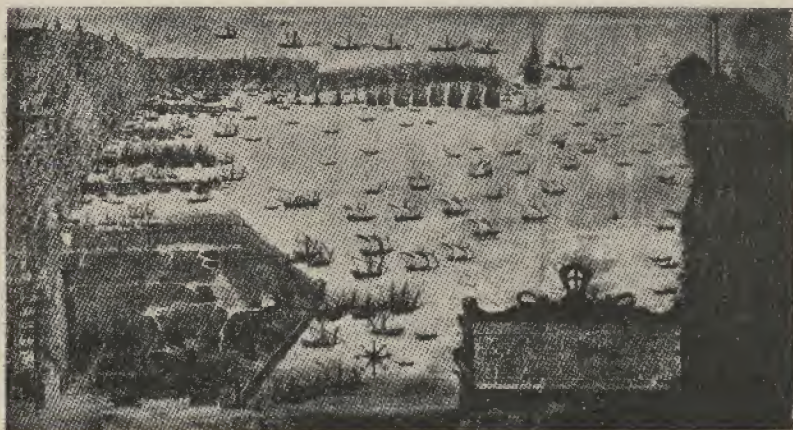
Scurare, voce dialettuale che, in questo caso, come spiega il documento, significa nettare il fondo.

Nè l'uso di questa voce era peculiare della nostra città, giacchè s'adoperava allo stesso effetto nella vicina Savona, negli statuti della quale troviamo scritto: *et manuteneant unam jactum* (chiatta) *a scurando dictum portum* (Atti della Società Savonese, T. II., p. 151).

La voce *scurare* presso di noi equivaleva altresì a lavare, render terso e brunito, ed è tuttavia viva in bocca al popolino. *Scuratori* dicevansi un tempo gli operai che lucidavano e brunivano i coltelli e le spade ed altri oggetti in metallo: scuratori dicevansi del pari quelli che lavavano le lane. Dei primi è menzione in una supplica sporta alla Signoria in data dell'8 marzo 1582 dai coltellinai, e dei secondi è parola nei capitoli dell'Arte della lana, del 30 gennaio 1653, ove si leggono « gli ordini circa le scurarie » e « si comanda ad ogni persona che esserciti la scuraria, tanto in sua casa come nella scuraria pubblica ecc., che debba scurare di sapone chiaro e non di liscia » (Arch. civ., *Atti, 1581-82,* N. 28; e Ivi, *Raccolta Pallavicini Cod. Ms, N. 907,* f. 348). Delle scurerie dei lanieri è notizia di una posta nel carroggio di Bertano, oggi detto degli Agogliotti, e di un'altra presso il Seminario dei chierici, la quale dava il nome ad una piazzetta ove era un pozzo pubblico (Arch. cit., *Atti, 1609,* N. 921, 23 novembre 1609 e Ivi *Ib., 1769-71,* N. 121, 18 luglio 1770). Quanto alla via ed al vicolo erroneamente intitolati di « Scurreria » essi devono invece il lor nome agli « scudai » che in tempi remoti ebbero officina in questa regione. Con tal nome la ricorda Giorgio Stella nei suoi Annali all'anno 1398, laddove scrive: *vicus sub latere sancti Laurentii versus aquilonem super vicum qui nunc dicitur scutaria.*

Assai più importante delle precedenti fu la palificata costruita nel 1597 fra il Ponte degli Spinola e quello dei Calvi. Di essa ci trasmisero il ricordo i Padri del Comune di quell'anno, mercè di un quadro ordinato al noto pittore Cristo-

foro Grassi. Appiedi ed a sinistra di detto quadro ed 'a spiegazione di quanto rappresenta, si legge:

Exausto sinu maris Spinulorum et Calvorum pontes alluentis, jamque terra in octo palmorum altitudine egesta, inde repente subtus Spinulorum pontem aqua influens, fossam obundavit. Unde Nicolaus Serra, Dominicus de Turre, Joannes Bapta Auria, Julius de Ruvere et Joannes Franciscus, Justinianus, et post eum Hier. de Ecclesia, Patres Comunis, Portusque Cervatores (sic) *pontem praedictum vallari, ac cursus*

Escavazione fra i ponti Spinola e Calvi - Secolo XVI

aquam exhauriri mandarunt, ut eum a maris impetu perruptum restaurarent, opusque coeptum perficerent. Cui operi assidue interfuerunt, summa cum diligentia omnia fieri curantes, anno 1597 pridie idus iulij ad duodecim Kalen. decembris. Posteros monientes ut si quando aliam in aliqua portus parte purgationem fieri contingerit, pontes minime fodiant, nec ad ipsos spatio viginti palmorum accedant. Il che suona nel nostro idioma: « Disseccato il seno del mare tra il Ponte degli Spinola e quello dei Calvi, mentre già vi si era scavato il fondo

alla profondità di otto palmi, di repente infiltrandosi l'acqua marina ed apertasi una via al di sotto del Ponte Spinola, allagò la fossa. In seguito a ciò Nicolò Serra, Domenico della Torre, Gio. Battista D'Oria, Giulio della Rovere e Gio. Francesco Giustiniano, e dopo esso Gerolamo della Chiesa, Padri del Comune e Salvatori del Porto, fecero vallare il detto Ponte, e, tolta di nuovo l'acqua, recarono a perfezione l'opera cominciata, invigilando assiduamente e con somma diligenza curando ogni cosa, l'anno 1597 dal giorno prima del quindicesimo di luglio fino al XII delle Calende di dicembre. E perchè dell'avvenuto danno rimanesse ammaestramento ai posteri, avvertivano, che ove in futuro si dovesse nuovamente operare qualche espurgazione nel Porto, non si scavasse mai in vicinanza dei ponti, ma sempre lontano dai medesimi un venti palmi almeno ».

Detto quadro, dipinto a tempera, si conserva nella Sala VI, del Museo di Palazzo bianco. Misura metri 2,69 per 1,73. Esso rappresenta il Porto di Genova, circoscritto a destra dal Promontorio che termina a Capo di Faro, ed a sinistra dalla parte a mare della città colla via della Ripa, a cominciare dalla Porta civica dei Vacca, fino al Mandraccio. Stendesi di fronte la regione del Molo e questo stesso, che prolungasi in mare verso occidente. Primo tra i sei Ponti di sbarco del nostro Porto presentasi quello dei Calvi, quasi sotto gli occhi dell'osservatore; quindi l'altro detto degli Spinola. Della loro estremità staccasi la palificata, chiudente il seno marino interposto tra i medesimi, la quale spingesi in fuori ad angolo ottuso. All'orlo interno di essa sono raffigurate le cicogne o mazzacavalli mercè le quali si è resa asciutta e si mantiene tale la goletta. Entro a questa numerosi operai scavano il terreno, mentre altri lo trasportano al labbro della palificata e lo versano nelle barche e chiatte che devono gettarlo in mare al di là del Capo di Faro.

Goletta dei Cattanei.

La palificata di che è parola misurava palmi 450 e dal centro di essa fino agli archivolti detti della Cavetta, ossia sponda della Goletta verso terra, correvano palmi 735, e la profondità raggiunta mercè gli scavi fatti, dopo l'asciugamento di essa, fu di palmi 14 in 22. Risulta inoltre che si dovette tagliare il tufo e scavare gli scogli esistenti verso le case della regione del Molo e che infine il lavoro durò dal 18 luglio al 6 dicembre 1576, giorno quest'ultimo in che veniva rotta la palificata ed aperta la via alle acque (30).

Novantaquattromila lire costava l'opera di espurgazione. Compiuta la quale, grazie alla profondità delle acque, vi si ormeggiavano navi anche di grossa portata, le inglesi e fiamminghe in peculiar modo, e lo specchio acqueo toglieva nome di Darsena nella Goletta del Ponte dei Cattanei: *Darsina in gulleta Pontis Cattaneorum*. Così infatti la vediamo indicata in un decreto del primo giugno 1579. Un decreto del 15 luglio 1585 ordinante l'evacuazione del canale esistente *supra Mandrachium in mari pontis Cataneorum* che reca un tal nome di Mandraccio per indicare una Darsena o plaga marina ove le barche stanno raccolte come a mandra, la *cymbarum statio* citata in atto di cui dissi già in principio. Plaga che servita a Porto primitivo e naturale di Genova antica, e quindi col nome di Mandraccio a stazione d'ogni sorta di navi e perfin di triremi, vedemmo di questi anni colmare in gran parte mediante i materiali provenienti dalla demolizione e spianamento del colle di Sant'Andrea.

I lavori di escavazione del fondo e riparazione al Ponte, dei quali è cenno nello scritto sopra riferito, furono infatti intrapresi a mezzo il luglio del 1597. Però già nell'anno

antecedente si era deliberato di procedere ai medesimi e si era ordinato il taglio del legname necessario a formar la chiusura o *palificata* fra un ponte e l'altro, onde addivenire poi al prosciugamento del citato seno o goletta. Traevasi il legname dalle bandite o boschi di Savona e del Sassello, che trascinato a forza di bovi alle spiaggie di Varazze, di Cogoleto e di Arenzano, veniva qui condotto per via di mare.

Preparavano i tavoloni Pietro Cappa e Battista Frugone, *fabri lignarii,* espertissimi in tal fatta di lavoro. Nel frattempo si apprestavano i cavalletti, le cicogne colle relative pertiche e le secchie e le *coffe* per operare il lavoro di asciugamento e di escavazione, tosto che fosse compiuta e resa stagna la palificata. Una nota del 22 novembre c'informa che già si era posto mano al piantamento dei pali in fondo al mare, e che il Banco San Giorgio, al quale si era ricorsi per avere la somma di denaro necessaria, aveva versato al cassiere dei Padri del Comune un acconto di lire cinquecento da spendere nella costruzione della palificata « già cominciata » *in constructione palificate jam cepte.*

Battista Manara, noto per altri lavori sottomarini, accudiva al piantar dei pali, mentre altri invigilavano al collocamento dei tavoloni fra un palo e l'altro onde chiudere il passo all'acqua. Fatto ciò si diede mano a togliere questa dal di dentro della palificata, mercè delle cicogne, e lavorando alle medesime così di giorno che di notte. Fu il 13 luglio 1597, a quanto pare, che ebbe inizio la escavazione del terreno, e lo confermerebbe un decreto di due giorni dopo che diceva: *scientes datum fuisse initium effosioni terreni existentis in situ intra pontem Spinulorum et Calvorum* ecc. Decreto con che si deliberava di nominare due assistenti alla esportazione del terreno scavato. Infatti un altro decreto del 18 detto mese provvedeva per il *terreno effoso in guleta intra pontes spinu-*

lorum et Calvorum. Senonchè (ne avverte anche lo scritto del quadro) mentre più sollecito ferveva il lavoro e già si era scavato il fondo per otto palmi in tutto lo spazio tra i due ponti, ecco che d'improvviso aprivasi una vena d'acqua nelle fondamenta del Ponte Spinola, irrompendo dentro della palificata. Inondatasi la goletta, fu forza smettere dal lavoro di escavazione, e procedere al puntellamento del Ponte stesso che minacciava rovina. Per tenere le acque il più possibilmente basse, onde effettuare un tal lavoro, ben centotrentasei cicogne erano poste in movimento giorno e notte, mentre nuovi lavori di rafforzamento e di perfezionamento si operavano alla palificata; la quale, a maggior sicurezza, veniva inoltre ingrandita dal lato sinistro del Ponte. Il 17 settembre, esaurita nuovamente l'acqua, si poneva mano al rafforzamento dello stesso e quindi al suo restauro; lavori che durarono fino al citato giorno 12 dicembre ([32]).

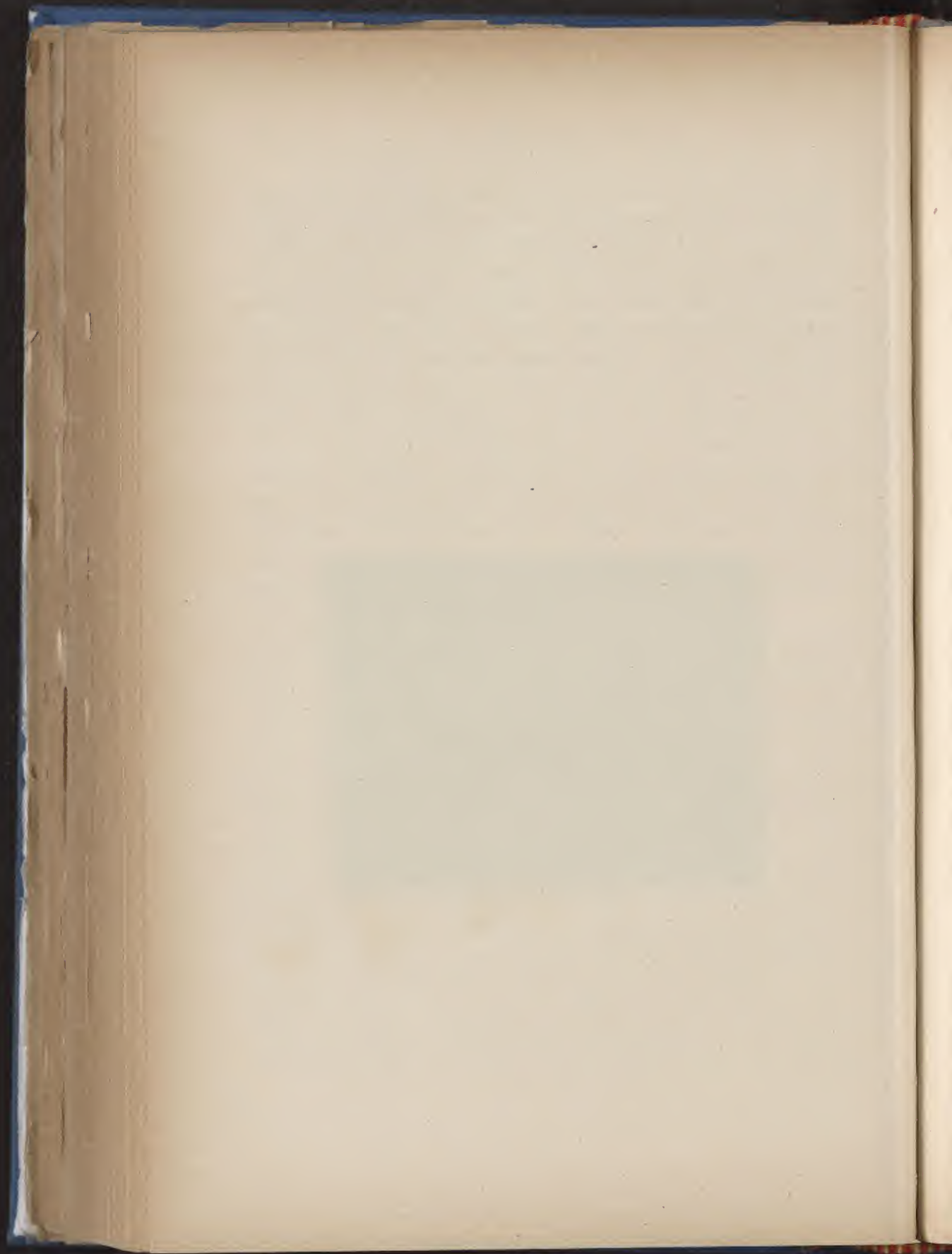
Frattanto svolgendo la storia di questa palificata, di quella fatta nel 1539 tra i Ponti Spinola e Mercanzia, e dell'altra Goletta del Ponte dei Cattanei nel 1576, abbiamo, per così dire, assistito alle maggiori escavazioni operate in Porto con tale mezzo, durante i secoli di cui ci occupiamo. Dirò ora delle macchine proposte per l'asciugamento dell'acqua dall'interno delle palificate.

Poichè colle cicogne o mazzacavalli non si otteneva che lento effetto, a meno che non se ne ponessero molte a lavoro e non sempre era possibile di operare con gran numero di esse se lo spazio era poco, si studiarono perciò altri mezzi più potenti e più rapidi.

Primo tra questi di che è ricordo è la macchina con gran ruota e casse adoperata per l'asciugamento della Darsena alla Porta dei Vacca l'anno 1416. Macchina il cui inventore potrebbe essere forse quel Giovanni Pardo, veneto, cui accenna

un proclama del 26 febbraio 1427, con che si vietava a chiunque l'uso di un di lui ingegno atto ad asciugare pozzi e fosse. E che il Pardo fosse riuscito bene in siffatte macchine e lavori subacquei, lo comprova il fatto che fu qui chiamato dai Padri del Comune ed a tale effetto stipendiato. Di un'altra macchina per asciugare entro la palificata costruita nel 1539 tra i Ponti degli Spinola e della Mercanzia porgono notizia alcune note di somme pagate a certo Agostino Bombello, pittore, per l'incarico datogli di formare un modello della macchina stessa. Nel 1573, 29 maggio, il Magistrato concede privilegio, a certo Donato di Martino, milanese, per un suo ordigno proprio a cavar acque; ordigno che viene posto in opera per l'escavazione fatta di quel tempo nella Darsina, e per il quale gli si confermano le prerogative nel 1579. E già nell'anno antecedente Bernardo Buontalenti da Firenze, pittore ed architetto, aveva ottenuto privilegi per una consimile sua macchina.

Nel 1596, maestro Bartolomeo Piccaluga si offre per fabbricare un istrumento in legno adatto per asciugare l'acqua entro le palificate che si sarebbero fatte in quelle parti del Porto ove fossesi deliberato. Nel 1621 è il già a noi noto Giovanni Baillac che propone una sua macchina servente pure per asciugare dentro le palificate. Due anni dopo Fra Michelangelo, veneto, propone anch'esso una sua macchina per esaurire l'acqua e ne presenta il disegno. Quindi l'anno appresso Don Francisco Carrero, portoghese, propone certo suo « genero de tromba » con che si poteva « agotar el arcenal, todas las veces que quisieren limpiarlo » ed ottiene una somma per gli esperimenti. Nel 1628 sono due francesi, Pietro Poujol e Andrea Fresquelle che propongono una loro macchina valevole allo stesso scopo. Poi nel 1645 è il nob. cittadino di Sarzana, Francesco Maurizio, che si presenta pure con altro suo ingegno utile ad asciugar acque; ordigno che non viene

descritto, ma che era forse da attribuire al sistema delle pompe o trombe; macchine queste che vediamo adoperate già nel 1552 per esaurire l'acqua dalla grande cisterna in che si versavano le Fontane Marose. Nel 1697, infine, 7 gennaio, il già a noi noto De Larouste otteneva dai Padri del Comune il privilegio per « una nuova macchina o Tromba che ad ogni colpo di pistone getta acqua della grossezza del corpo di un uomo ».

NOTE.

(¹) Atti Soc. Lig. di Storia Patria, Vol. II., p. 205. In atto dell'aprile 1153 relativo alla costruzione della chiesa di San Lazzaro che sorse anche al di là di San Teodoro si legge pure: *prope civitatem Ianue*. (BANCHERO, *Genova e le due Riviere*, p. 129, *1153, 17 Kal. aprilis*).

(²) *Jurium*, T. I., c. 63, e Arch. civ., *Atti*, 1570-71, N. 61 e *Ib.*, *1597*; N. 208.
« Gavone » ossia insenatura di mare. Di questo gavone poi spaziante al di là del Capo di Faro, è pur menzione in decreto fatto allo stesso effetto già nel 1502, 4 giugno (Arch. civ., *Atti*, *1500-1503*, N. 105).

(³) *Cart.*, *1342*, f. 56. *Expense facte in rizolio pro ducendo aquas fluviales quas decurrunt de versus Castrum, versus clapam moduli.*

(⁴) Arch. civ., *Cart.*, *1456*, f. 142. *Expense... super astregaturam fiendam de tota platea modulli, nec non reducendi quodam conitium per quod aqua decurrebat in portu ad viam malepage ut nulla lexio ferre possit jactu* (detriti) *dicto portu.*

(⁵) Chiaro specialmente è il decreto del 30 ottobre 1471, così dicente: *Nullus magister Anterami audeat laborare in aliqua parte civitatis in domo aut habitatione cuiusvis sit, nisi prius accepta licentia a dicto officio, viz ad hoc ut cautum sit dictum officium quod zetum ex ipsis laborerijs processurum*, ecc.

([6]) Ivi, *Decreti e proclami, 1536-625*, N. 257, 8 giugno 1611, e *Pratiche pub., 1616-27*, N. 204, 21 febbraio 1620. In molti documenti si legge: *Exportatores ruderum cum lembis vulgo minolli nuncupati.* In atto poi del 1637, si ha: « *Sturlotti chiamati minolli* ». (Ivi, *Atti, 1637*, N. 165, senza data).

« Zerbini » arnesi a forma di sacco, intessuti di sparto, e aperti da un sol lato per lungo, nel qual modo si collocano sulla schiena delle bestie da soma. In nota dell' 11 maggio si ha la spesa di soldi dieci *pro zerbinis duobus pro mulabus officii* (Arch. civ., *Cart., 1429-30*, f. 58).

Fra i mulattieri che servirono più lungamente il Comune nel trasporto dei detriti ed altro, ricorderò i Del Canto, dai quali s'intitola tuttodi una piazza presso via Canevari, ove appunto avevano abitazione e stalle.

([7]) Arch. civ. Siffatta disposizione risale però a tempi anteriori al 1472. Lo dimostra una sentenza del 7 marzo 1439 con che si condannava Damiano de' Oliva al pagamento di lire cinque per contravvenzione: *in non tenendo boydam ad onerandum jactum in barca ut moris est* (Arch. civ., *Cart., 1439-40*, f. 30).

In nota del 12 luglio 1569 si ha la spesa di lire 2,10 *pro constructione veronorum sive stollarum noviter factarum pro camera pro illis dandis barcarolis jactum*, e in nota 22 agosto successivo altra spesa di lire 20, 8, *pro ratione veronorum canabacij emptorum pro barchis ne jactus onerando cadat in mare.* In data, infine, del 26 novembre stesso anno si ha la spesa di soldi 6 dati al pittore *qui pinxit arma Comune* (sic) *super primum veronum datum Bernardo de Mauro* (Arch. cit., *Manuale, 1569*). I Mauro oggi Del Molo e gli Oderio, oggi Odero, di Sturla, erano e furono per secoli impiegati dal Comune nello scarico, carico e trasbordo delle zavorre; ed erano indicati col nome di « Sturlotti » dal loro paese, mentre invece quelli di Sampierdarena avevano ed han nome di « Minolli ».

([8]) Arch. civ., *Cart., 1429-30*, f. 30, 7 ottobre 1429, *Andreas de Voltaleone unus ex duobus duratoribus*, e f. 24, 9 marzo 1430, *Bartholomeus de Pedecosto alter ex duratoribus.*

([9]) Ivi, *Atti, 1469-76*, N. 47, 22 settembre 1470 e *Cart., 1471-72*, f. 7; 2 gennaio 1471.

Precedeva in tale esercizio e collo stesso stipendio Giacomo Pace cui nel 4 dicembre 1460 succedeva Nicolò dello stesso casato (Arch. civ., *Cart., 1456*, f. 111 e *Ib., 1460*, f. 108).

([10]) Ivi, *Delib. dei P. P. del Comune, 1502-14 ;* 31 gennaio 1510: *Electio Antonii de Majollo ad duratorem sub aqua ;* e *Man., 1519 ;* 29 dicembre 1519, *Antonius Malerba et Antonius de Maiolo duratores Comunis.*

([11]) Ivi, *Pratiche pub. 1628-31*, N. 394. Nel 1649 è *natator seu margonus* Iacopo Gallo. Nel 1658, addì 18 gennaio, Giuseppe Conforto è eletto *in urinatorem seu magrone Camere.* Nel 1738, Stefano Borzone, marangone, cava un cannone di ferro al Mandraccio dove stava lavorando all' espurgazione.

([12]) L' « arcellatore », strumento, equivarrebbe al « Grappolino » ; ordigno, come nota il Guglielmotti, munito di dentiera di ferro e di sacco di maglia per uso di raspare sul fondo del mare per cavarvi le materie, e adoperato altresì per la pesca dei crostacei. L' arcellatore era anche detto « manica », dal sacco o rete a forma di manica; così nel citato decreto del 1574 si legge: *in dicto arcelatore seu manica.*

Gli arcellatori si costituirono in Arte o Consorzio nel gennaio 1638. Ebbero ordinamenti nel 1656.

([13]) Nel Manuale del 1576, 24 novembre, si legge: *solutis Lazaro Carbono qui dixit fieri ligonizare ad pontem Cataneorum per homines tres, solidos duodecim.*

([14]) Arch. civ., *Man., 1587,* 8 luglio « *pro pretio de ligonis sive sapis quatuor L. 5. 12* », e *Cart., 1412-13,* 29 marzo 1412.

([15]) Arch. civ., *Pratiche pub., 1601-15,* N. 210. « Notta delle fregatine che devono levare il terreno dal fondo del porto e loro mesure » e *Atti, 1551-53,* N. 135, e *Decreti 1593 95.*

([16]) *Bardellone,* ossia Badilone o grosso Badile (Ivi, *Decreti, 1623-24,* 23 gennaio 1623).

([17]) Arch. di Stato, *Not. Guiraldi.* Le spiagge o scali di Sarzano, di San Marco al Molo, il Darsinale e gli scali di Sampierdarena, di Sestri Ponente e della Foce in Bisagno, erano specialmente i luoghi dove si costruivano i Pontoni. Dei maestri d' ascia cui il Magistrato ne affidava la costruzione vanno specialmente ricordati un Giovanni Castagneto e un Benedetto Staglieno pel 1469, un Francesco Balone e un Ilario Corsanego pel 1487, un Antonio da Ottone pel 1530, un Gio. Battista Carro pel 1581, un Nicola Carratino da Varagine pel 1658, un

Francesco Firpo pel 1669, un Giuseppe Granara pel 1744, e più tardi pel 1784, 1787 e 1791, un Carlo Staglieno, discendente questo di un lungo ed antico stuolo di maestri d'ascia.

([18]) Arch. civ., *Cart., 1429-30,* f. 23 e 125. A foglio 56 in data 7 febbraio 1429 si legge il conto intitolato: *Expense facte in fabricatione Capciarum pro pontono.*

Nel 1569, necessitandosi di un pontone per formare la palificata fra i Ponti Spinola e Calvi, se ne comprava uno a Savona pagandolo lire 800 (Arch. civ., *Man., 1596,* 5 settembre).

([19]) Arch. civ., *Cartulario 1471-72,* f. 142. Nello stesso Cartulario a f. 87 e sotto la data del 2 gennaio 1471, si legge: *Iohannes Fiallus fabricator tenagiarum pontoni.*

([20]) Ivi, *Atti, 1500-503,* N. 1. Per effettuare la pesca delle pietre ed altri oggetti esistenti o caduti in fondo al mare si adoperava l'olio d'olive versato alla superficie dell'acqua, il quale, come è noto, permette di meglio esplorare il fondo. In nota del 26 luglio 1472, per esempio, si ha la spesa: *pro oleo consumpto in l'elio ad piscandum ferrum ponthoni* (Ivi, *Cart., 1471-72,* f. 139).

([21]) Nel 1552 sei zappe fatte venire da Savona *pro extrahendis immondiciis ex portu,* costavano lire 16, più due soldi di nolo, e nel 1589, 17 luglio, si pagavano a Luca Vallebona, fabbro ferraio, lire 22 e mezza per altrettante zappe.

([22]) Addì 2 gennaio ed 11 aprile si ha la spesa per le barche che in detti giorni portarono i Signori dell'Ufficio: *ad videndum facere experientiam in portu cum edificio* (Arch. civ., *Man., 1554*).

([23]) Lo Sfrondato, ingegnere idraulico, di quest'anno stesso, 1607, operava molto in Roma. (« Giornale Ligustico », 1889, p. 118).

Il Sansone lavorava all'espurgazione del Porto ancora nel 1605 e ripresentava un nuovo suo ordigno nel 1606 (Ivi, *Atti, 1605,* N. 51 e 91, 19 aprile e 3 agosto, e *Ib. 1606,* N. 184).

([24]) In decreti del 23 e 24 gennaio 1623 sono citati, come facenti parte dell'ingegno Martelli, un « badilone », grosso badile, ed un « rompone » pesante rubbi 2 e 10 libbre = chil. 19 (Ivi, *Decreti, 1623-24*).

([25]) Ivi, *Decreti, 1678-86*. La voce « rimorchiare » s' incontra, e forse per la prima volta, nel manuale del 1554, in nota del 13 luglio, ove si legge: *solutis Thoma de Prato per sua mercede removendi platas 69 ecc. = 48,6.*

([26]) I legnami per la fabbrica di queste macchine si traevano dal Bosco di Savona, e la costruzione si faceva nell'Arsenale. Dei boschi di Savona parla il geografo Edrisi, scrittore della metà del secolo XII, accennando alla loro ricchezza di alberi.

Il Cavafango o Draga a vapore fu posto in opera nel nostro Porto il giorno 22 novembre dell' anno 1848.

([27]) Il Baliano novera gli scandagli fatti nel 1595, 1605, 1607, 1614, 1618, 1621, 1633, 1634, 1648, 1650, 1654, « et uno che non si sa quando sia fatto » (Arch. civ., *Pratiche pub., 1649-56,* N. 277, e « Giornale Ligustico », 1897, p. 417). Però si ha notizia di altri scandagli fatti nel 1566, 1569, 1585, 1586, 1587, 1620, 1626, 1627, 1628, 1630, 1637, 1640, 1641, 1655 e 1656. Ne furono poi operati ancora nel 1666, 1675, 1682, 1683, 1696, 1704, 1705, 1732, 1734, 1770 e 1772.

([28]) Arch. civ., *Atti, 1676,* N. 116, 26 luglio e 26 agosto e *Pratiche pub., 1697-701,* N. 189, 24 e 27 novembre 1700, e *Decreti, 1716-24.* La vendita non ebbe però effetto come si conosce da nota nel Manuale del 1717-20, in data del 24 settembre ove si legge che le due campane di rame erano state ridotte in due puleggioni per l' ordigno da espurgare il Porto, e che il loro peso ammontava a libbre 716.

« *Segadori* » o segatori, quei massi o scogli subacquei dagli spigoli vivi, che per il fregarvi che fanno gli ormeggi, questi ne vengono tagliati.

([29]) Delle « passonate » abbiamo un cenno descrittivo in una Relazione sul Porto, dettata nel 1797 dall' architetto Carlo Barabino, l'autore del Teatro Carlo Felice. Essa dice così: « Il secondo metodo è quello delle passonate, cioè di tre fila di grandi pali, due laterali ed una in testata, conficcati col peso di un pesante gatto fatto a proposito (Mazzacastello), formando così tre muraglie di legno incatenate in tutte le parti con più traverse di grosse travi attaccate a coda di rondine, nel vuoto delle quali si deve fare il getto alla rinfusa di sassi e malta da produrre una pronta e salda muratura, che, disseccata, dia il luogo di svellere dette travi, per altro consimile getto » (Arch. civ., *Porto e Moli, 1701-93,* N. 31).

([30]) Citerò ad esempio un proclama del 26 giugno 1576 dove si legge: « Il Comune avendo deliberato l' espeditione del gavone del ponte delli Cattanei sino alla ferraria del scaro del mole » (Arch. civ., *Atti, 1575-76,* N. 155). Un decreto

del 4 giugno 1502 circa i luoghi assegnati per lo scarico dei gettiti in mare, denota quello al di là del Capo di Faro detto « gavone » (Ivi, *Ib.*, *1500-503*, N. 105). Come si vede la voce « gavone » si adoperava per indicare un seno marino od acqueo.

(31) Altri legnami e specialmente tavoloni, si trassero dai monti di Levaggi in Fontanabuona, imbarcandoli alla foce dell' Entella presso Chiavari.

(32) La goletta tra il Ponte dei Calvi e quello degli Spinola aveva già avute parecchie espurgazioni. La prima di che è ricordo fu operata nel 1425 per mano di Giano Vivaldo, essendo deputati a ciò Bernabò dei Scipioni e Paganino di Biassa. Una nuova nel 1468 per opera di Gerolamo Burnengo. Una terza nel 1471, una quarta dieci anni dopo; altra più importante nel 1504, e questa mediante palizzata, mentre le precedenti venivano eseguite colle solite zappe larghe da bordo delle barche o zattere. Una pure con chiusura, nel 1519, quindi la qui sopra descritta, e poi ancora una nel 1581.

Veduta di Genova - Secolo XX

CAPITOLO XII

Pareri e Proposte

per migliorare ed ingrandire il Porto.

Eccoci ora alla parte più nobile del nostro lavoro, ad esporre cioè i pareri e le proposte degli uomini più dotti e dei marinai più esperti, consultati intorno al nostro Porto, durante i secoli che precedettero la caduta della Repubblica genovese, e con essa, del glorioso Magistrato dei Padri del Comune, cui era stata affidata la cura del Porto stesso.

Se grave era il compito di mantenere nel Porto la necessaria profondità, altrettanto ed anzi maggiore era quello di renderlo sicuro dalle tempeste, studiando i mezzi ed i modi più opportuni. Però fino al secolo decimosesto, non si pensò che al prolungamento del Molo primo, poi detto « il vecchio », cominciata che fu la costruzione di un secondo a Capo di Faro nel 1637. Le carte anteriori al secolo decimosesto e che fanno cenno del nostro Porto, non parlano infatti di proposte o pareri per l'ampliamento dello stesso mediante opere o costruzioni che ne ingrandissero il bacino o spazio acqueo e ne lo rendessero maggiormente tranquillo.

Così ad esempio nella elezione, che si faceva il 22 dicembre 1408, dei deputati alla cura del Porto, si legge soltanto che sono nominati: *super remedijs pro conservatione portus et salute navigiorum*. Così in pubblica assemblea dell'11 dicembre 1460, notando che Genova dal solo mare traeva vita, e, se arrivando le nostre navi da fuori, non trovassero posto in porto, noi somiglieremmo ad uomini, aventi casa senza tetto e quindi inabitabile, si consigliava semplicemente di far ricerca, anche in terre straniere, di ingegneri capaci a renderlo sicuro [1].

Fu nel 1567 che il domenicano P. Gaspare Vassori, scrivendo alla Signoria circa il modo di ampliare il nostro Porto e renderlo sicuro durante le tempeste mosse dai venti di mezzogiorno libeccio, proponeva la costruzione di un nuovo Molo, suggeritagli da certo ingegnere De Corsi. Il qual Molo, oltre a rendere sicuro il porto, avrebbe impedito l'introdursi in questo delle ghiaie, sabbie, alghe ed altre materie convogliate dalle correnti sottomarine. « Et il porto, scriveva egli, sarà grandissimo et con questo molo sarà il più bello e più sicuro porto del mondo. Quando le Signorie Vostre, aggiungeva, vedranno il dissegno, li piacerà, perchè non vi andrà più speza che al molo fatto; et Genova non solamente saria

regina, ma imperatrice del mare ». Malauguratamente del disegno cui accenna non si ha traccia alcuna, e dico malauguratamente, perchè non vi ha dubbio che forse si delineava in esso un molo a Capo di Faro; il molo riproposto in sul morire del secolo stesso e cominciato poi nel 1637, col nome di « Nuovo ».

Da un rapporto presentato il 10 gennaio 1583 dai Padri del Comune al Governo circa la conservazione del Porto, abbiamo tra le proposte più utili quella della escavazione dello stesso e in peculiar modo tra un Ponte e l' altro, come altresì quella di asportare fuori del Porto stesso le materie esistenti nei gabbioli costruiti allo sbocco dei rivi e dei canali fugatori che sfociavano in esso. Al qual ultimo scopo si proponeva un piccolo argine allo sbocco del rivo detto del Malpasso, tra San Tommaso e le case del principe D' Oria ove sopratutto adunavasi grande congerie di pietre e di terreno. Quattro anni dopo (1587) si chiamano a consulto più capitani ed uomini esperti nelle cose di mare e si discute intorno al da fare, e specialmente sulla opportunità del prolungamento del Molo (Vecchio) e del riaprire o no il distacco che già in tempi anteriori esisteva alla sua radice verso San Marco. Si propone infine di protrarre i Ponti tutti ad una medesima lunghezza; cosa questa che avrebbe reso più facile la costruzione tra l' uno e l' altro delle palizzate necessarie per l' espurgazione delle interposte golette. E fu forse allora, o poco dopo, che il capitano Marco Manara, palermitano, con sua esposizione, priva di data, si offriva di « costruire un molo capace a render sicuro il porto; profondar questo sino a palmi trenta e più, ed altri lavori », riservandosi di presentare i disegni di quanto proponeva. L' anno successivo, 1588, in altro pubblico parlamento del 14 giugno, ed al cospetto dei Serenissimi Collegi, si esponevano nuovamente le tristi condizioni del Porto e l' urgente necessità di ripararvi, dimostrandone l' importanza e l' utilità che ne sarebbe ridondata alla città ed alla Repub-

blica. E poichè i Padri del Comune per le molte cure ad essi affidate non potevano occuparsene colla dovuta diligenza, si avvisava fosse conveniente eleggere un apposito Magistrato. Però nulla si fece ([2]).

Quasi un anno dopo, 8 maggio 1589, troviamo Stefano Pinelli, Gio. Francesco Spinola, Pietro de Franchi e Stefano Invrea, Padri del Comune e Conservatori del Porto e Molo, a consultare, per incarico dei Collegî anzidetti, se poteva derivar danno al Porto il versamento in mare che si faceva alla *Liggia* (rupe) di Sarzano, dei ruderi e detriti del Palazzo del Comune, che si stava allora ricostruendo in novelle forme. Il parere fu che ciò non si dovesse permettere, sebbene alcuni, tra i quali il capitano Benedetto Roddo, opinassero che le correnti sottomarine, il cui corso era già stato riconosciuto da levante a ponente, non avessero azione alcuna al di sotto di palmi quindici in venti dal livello delle acque.

Quindi ecco ancora, 21 novembre 1602, chiamare a consiglio nella Loggia dei Marini più uomini esperti nella navigazione, allo scopo di conoscere il loro sentimento sulla convenienza o no di rifare la già menzionata apertura del Molo Vecchio, e, ove ciò si giudicasse opportuno, in qual punto avrebbe maggiormente giovato lo effettuarla. Senonchè mentre consentivano nell' eseguirla, Giulio Centurione e Gerolamo Assereto, altri molti opponevano ragioni che parvero valide e tra questi Francesco Grimaldo, Gonzales Ugarte e Nicolò Giustiniani, sì che se ne smise il pensiero.

Nel 1614, sono parecchi i progetti per rendere sicure le navi in Porto, mercè specialmente la costruzione di un nuovo molo che coprisse le navi ivi ancorate dai venti del mezzodì, libeccio e ponente; progetti sui quali veniva chiamato a riferire il magnifico Raffaele Raggio.

Cinque anni dopo, 1619, il Padre Bernardo Strozzi, il noto e valente pittore, conosciuto sotto il nome di « Cappuccino »,

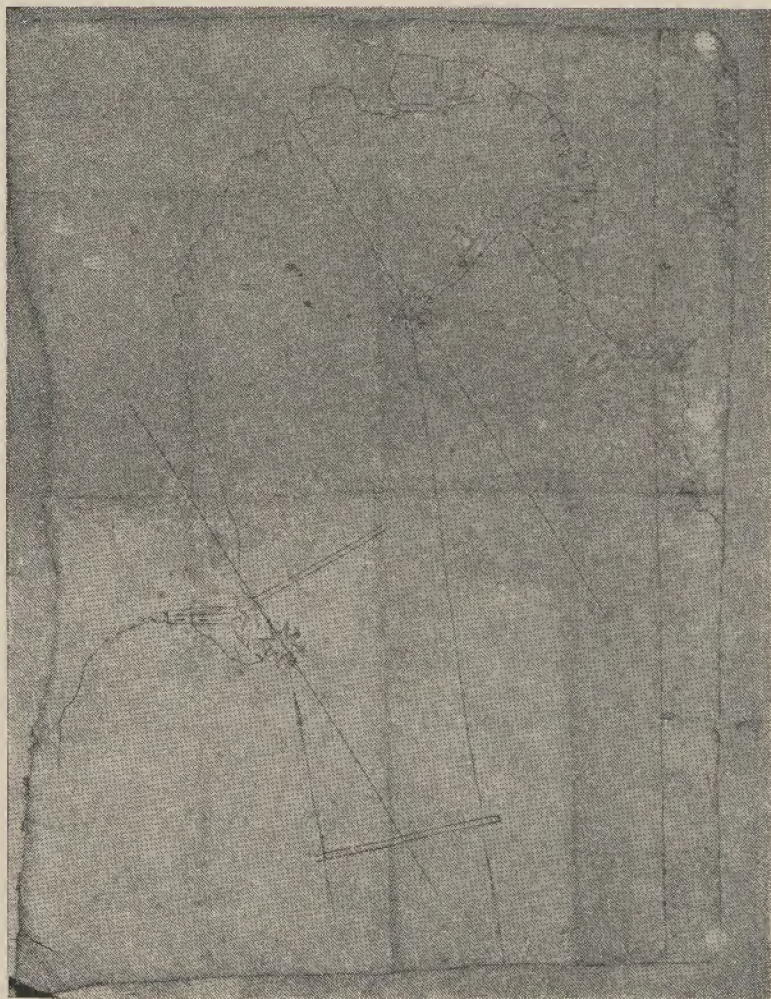
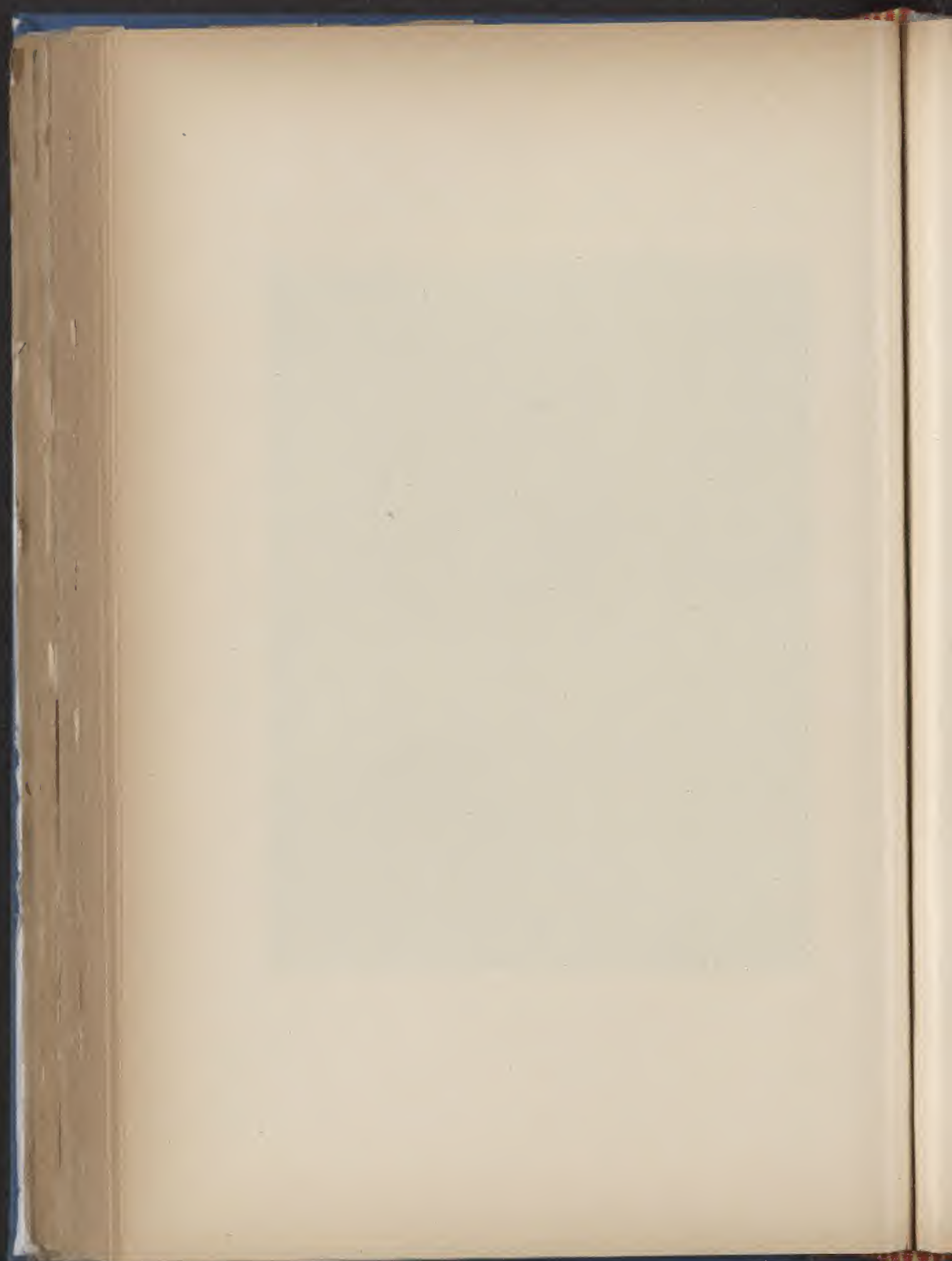
presentava un nuovo suo disegno intorno al modo di migliorare il Porto, progetto che sebbene assicurasse potersi eseguire con facilità, sicurezza e poca spesa, risulta però sarebbe invece costato di scudi centoquarantamila, oltre il premio all'inventore di altri scudi ventimila.

Quindi, 1620, Giovanni Baillache, già a noi conosciuto, ne sottoponeva pure un suo con che guarentiva di fare, con poca spesa, un così valido riparo al Porto « di modo che li vascelli che vi saranno dentro, saranno sicurissimi dalla fortuna causata dalli venti mezzogiorno e libecci ». Donde parrebbe volesse egli forse formare soltanto una diga di massi in continuazione del Molo, od all'infuori o più ad occidente di questo. Circa il tempo stesso, 25 febbraio 1622, Bartolomeo Bianco, il valentissimo architetto del Comune, presentava quel suo disegno, da me già altrove ricordato e descritto, con che mirava, non soltanto a rendere sicuro il Porto dalle tempeste e dalla risacca, ma a preservarlo sopra tutto dagli interrimenti, che erano pur essi un grosso e continuo guaio. Disegno che consisteva nella formazione di un canale fugatore che, partendo dalla Porta civica dei Vacca e correndo sotterra alla via della Ripa ed alla Piazza del Molo sfociasse presso alla Malapaga, e riversasse in mare quanto per tutto quel tratto recavano in Porto i rivi e le chiaviche della città.

Inoltre dalla Porta stessa dei Vacca, proponeva la costruzione di un altro canale fugatore che andasse a sboccare sotto a San Tommaso, e da questo ultimo punto la formazione in mare e a breve distanza da terra, di un molo a mezzaluna che, spingendosi fin di contro a San Teodoro e di là ripiegando a mezzodì, facesse capo poco lungi dalla testa del Molo vecchio, lasciando soltanto la necessaria apertura allo entrare ed uscire delle navi dal Porto. Di tal modo, oltre al rendere questo più sicuro, quante andavano di materie a versarsi in esso, erano invece trattenute nei canali e fuori del molo anzidescritto.

Progetto encomiabilissimo per quel tempo in cui i mezzi di escavazione in uso erano lenti e di poco effetto, e ancora non si poteva prevedere il grande incremento del commercio e della navigazione raggiunto in appresso dalla nostra città.

Ma splendido oltremodo e non meno buono se non pur superiore ai molti dei proposti ai nostri tempi, per la formazione del nuovo Porto, era il disegno o progetto presentato da Ambrogio Lomellino il 12 maggio 1623. Nel qual giorno egli esponeva alla Signoria: esservi persona che a proprie spese e studio si proponeva di rendere sicuro il Porto da ogni fortuna o tempesta di mare; non altro chiedendo che di potersi valere della cava di pietre di Carignano per trarne il materiale necessario, del quale avrebbe però pagato il debito prezzo, e di poter valersi altresì del pontone del Comune durante il tempo dei lavori. Chi fosse questa persona così munifica, non risulta per niun documento, tantochè nascerebbe il sospetto che fosse il Lomellino stesso. Nel frattempo egli presentava il disegno riprodotto a pag. 445, che ricorda quasi identicamente uno dei progetti fatti sul cadere del secolo antecedente, colla differenza però che nel 1623 ancora non esisteva il Molo nuovo a Capo di Faro, che figura invece quale parte importantissima nel disegno del Lomellino.

Ora se noi consideriamo che il progetto presentato dal Lomellino precede di due secoli e mezzo quelli presentati in occasione del dono di venti milioni fatto dal Duca di Galliera per il Porto; se pensiamo inoltre che in allora (1623) si discuteva appunto per la costruzione del Molo a Capo di Faro, poi detto « il Nuovo », e che, infine, chi proponeva ciò si offriva di compiere l'opera a proprie spese, è a domandarsi se non sta a pari colla munificenza del Duca anzidetto e se ai progetti di quasi quarant'anni fa, ispirati allo stesso concetto, non vien pure totalmente menomato il merito della novità.

Progetto Lomellino - Secolo XVII

Il perchè poi non si accettasse la splendida proposta, è a ricercar forse, se non in ragioni tecniche, nelle condizioni politiche di quel tempo e specialmente nelle minaccie del Duca di Savoia contro la Repubblica. Infatti, unitosi egli poco dopo con i ministri di Francia ed altri potentati in Susa, e determinato di invadere il Genovesato, moveva indi, senza dichiarazione di guerra, all'assalto di Genova, sì che fu forza di ricorrere alla difesa, costruendo una nuova, valida ed estesa cinta murale civica, per la quale occorreva immensa mole di materiale e di braccia; cose queste che, necessarie alla esecuzione del progetto Lomellini, ne avrebbero impedito la perfezione. Non a torto pertanto nel 1626, il Cancelliere del Magistrato scriveva sulla fronte del manuale di quell'anno: *Dirige gressus nostros in viam pacis.*

Riferirò adesso come addì 4 agosto dell'anno medesimo (1623) Pietro Benedetti, Console della Repubblica nostra in Anversa, scrivesse a G. B. Panesi, cancelliere del Senato, perchè esponesse al Governo qualmente un « ingegnere famoso » si offriva di rendere il Porto di Genova quattro volte più grande e altrettanto più sicuro di quello che era allora. Che detto ingegnere avrebbe manifestato il suo disegno alla Signoria, previe certe condizioni da convenire. Che la spesa infine sarebbe stata di cinquecentomila scudi. Il 25 stesso mese i Padri del Comune ricevevano incarico di studiare la proposta e di riferire.

Fra le carte della Giunta di Marina conservasi una relazione sul Porto nostro diretta ai Serenissimi Collegî addì 23 gennaio 1636, nella quale oltre allo accennare alla costruzione di un nuovo Molo alla Lanterna allo scopo di rimediare ai venti di mezzodì e libeccio, si accenna altresì a più altre proposte utili, e cioè:

1.° — « Innovar fabbriche nel Porto dentro la punta del Mole, alla scaletta del principe Doria » come da modelli N. 1 che però mancano.

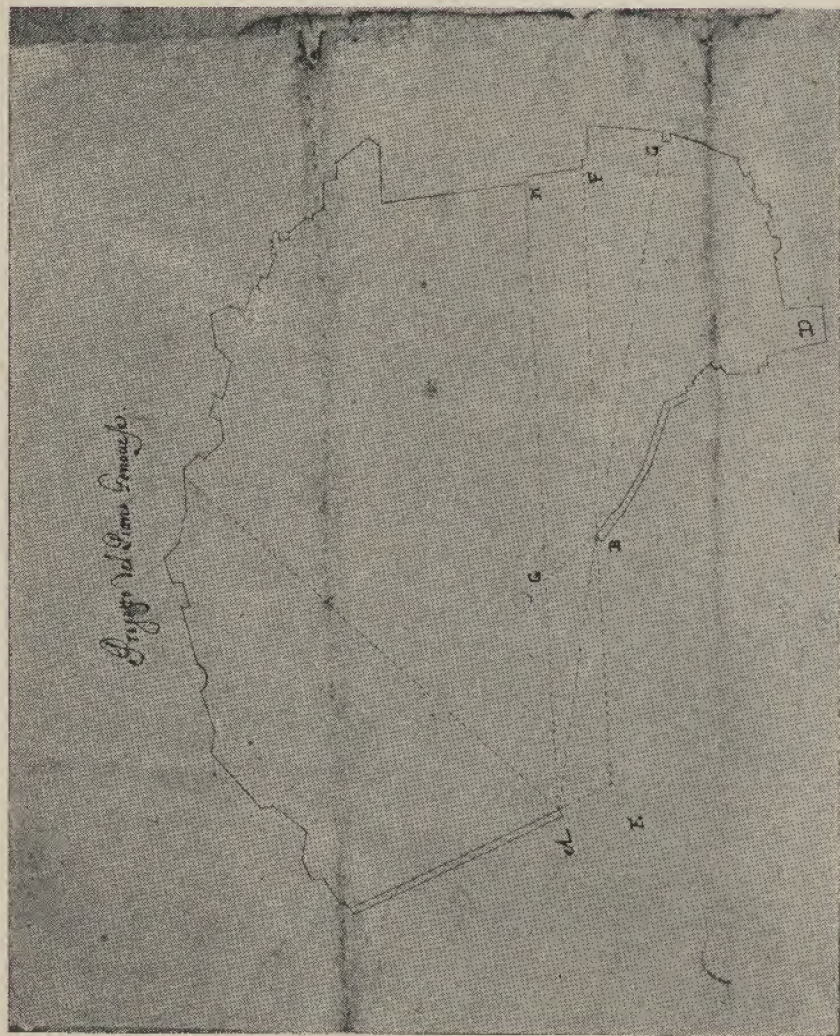
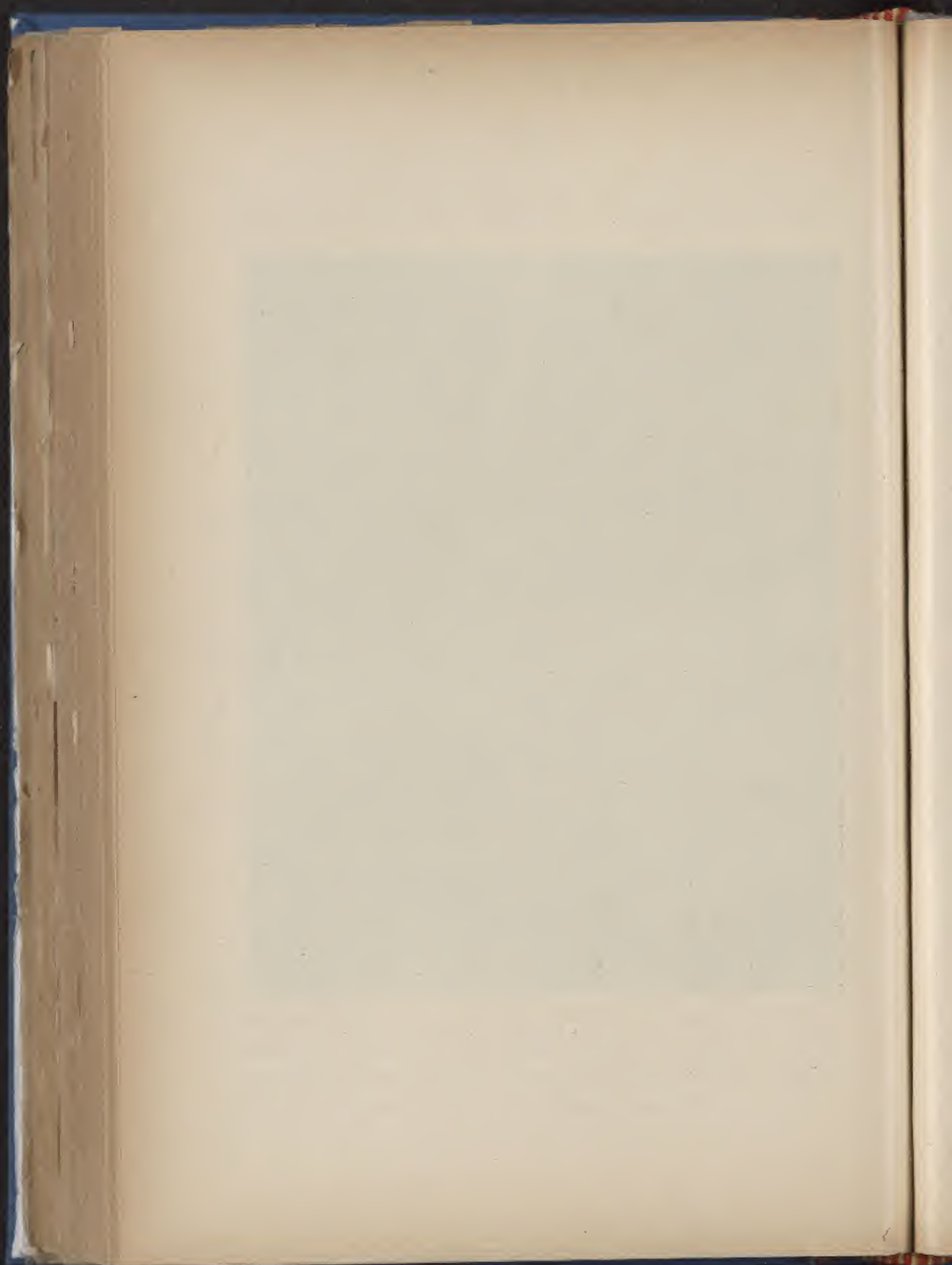
2.° — « Fare un isola o riparo in mare fra il Mole e la Lanterna ». Così pure è richiamo ai modelli N. 2, mancanti anch' essi.

3.° — « Crescere il Molo vecchio, come in modelli N. 3 », pur essi mancanti.

4.° — « Formar molo od altro riparo fra la Cava (di Carignano) e il Mole, come in Modelli N. 4 », che pure mancano.

5.° — « Far nuovo Mole alla Lanterna » siccome già ho accennato.

Frattanto si esaminano novelli progetti intorno al modo di ottenere la tranquillità delle acque del Porto, tra i quali quelli più volte presentati dal noto Baillache, che addì 5 marzo 1655, nuovamente insisteva sulla necessità di chiudere l' apertura lasciata espressamente tra il Molo nuovo ed il promontorio di San Benigno, e di prolungare il Molo stesso per altri ottocento palmi. Poi nell' anno istesso e nel successivo si consulta sulla domanda, allora fatta, dai Protettori di San Giorgio di poter ampliare gli edificî del Portofranco, estendendoli sul mare. Domanda che ebbe oppositori, giacchè si considerava dannoso il restringere lo spazio acqueo del Porto, già troppo scarso ([3]).

Nel 1669 si interroga una volta ancora sul quesito se si debba o no permettere di versare detriti ed altro dalla rupe di Sarzano, e se ne poteva derivar nocumento o meno alla profondità del Porto, in conseguenza delle correnti sottomarine, che come sappiamo, erasi già riconosciuto provenire da levante. L' interrimento del Porto cresceva infatti di assai, nonostante il lavoro di espurgazione, onde il 25 giugno 1687 si chiamavano a consiglio più persone perite acciocchè suggerissero il loro parere; nè si tralasciava di accennare anche alle alluvioni del torrente Bisagno, le quali eziandio sospettavansi dannose al Porto per la stessa ragione.

Progetto Genovese - Secolo XVIII

Otto anni dopo e propriamente nei primi giorni del dicembre 1695, giungeva in Genova l'insigne matematico ed astronomo Gian Domenico Cassini; del cui arrivo tosto che furono consci i Padri del Comune, ordinavano a Domenico Grimaldo, Gerolamo Doria e Gio. Francesco Raggio di sentire i di lui consigli intorno al Porto accompagnandolo a visitare il nuovo Molo ove si sarebbe recato altresì Paride Maria Salvago, distinto matematico pur esso, nel cui Palazzo in Carbonara, ov'egli aveva costruito una specola per le osservazioni astronomiche, ospitava appunto il Cassini.

I quesiti sottomessi a questi s'aggiravano specialmente intorno al prolungamento dei Moli mercè l'aggiunta di nuove casse; richiedendolo altresì se queste dovevano essere poste alla testa di entrambi o di uno solo, e in tal caso, di quale dei due; il modo inoltre di mantenere la scogliera del Molo nuovo, i cui massi venivano continuamente asportati dalle mareggiate; il mezzo infine con che si potesse più efficacemente espurgare il fondo del Porto. Al Doria e al Raggio si raccomandava poi di riferire nel senso delle note fatte e trasmesse dal Cassini e in pari tempo di far ricerca presso i fratelli del defunto Giovanni Antonio Grossi, degli scritti suoi intorno al Porto ed ai Moli, e di avere la descrizione di questi fatta dall'architetto Giovanni Ant. Grossi. Tre anni dopo Gio. Giacomo Grimaldo e il citato Raggio sono sollecitati a nuovamente ricercare e raccogliere « tutti li disegni concernenti al Porto per dover consultare la pratica con periti à quale delli due moli sia meglio far qualche accrescimento ».

Entriamo infatti in un nuovo periodo di studî al nostro proposito, consultando ingegneri ed uomini esperti di cose di mare, sui disegni presentati, ma si tentenna però sempre ancora sul deliberare e sullo attenersi più ad un concetto che ad un altro, finchè nel novembre del 1702, pervenuto in Genova, di passaggio per il Portogallo, l'ingegnere francese

Pietro Antonio Verger, lo si chiama a consiglio, e ne porge parere con una sua relazione in data del 20 detto mese. Lo si prega quindi a soffermarsi alquanto tempo « ad effetto che potesse dar incominciamento ai lavori che converrà fare, li quali senza il di lui indirizzo possono riuscire difficili a mettersi in esecuzione ». Non risulta dagli scritti quali fossero le sue proposte, nè tampoco si hanno i disegni da esso presentati, siccome leggesi in una relazione sul Porto del 23 dicembre, nella quale, lamentando la decisione del De Verger di partir tosto pel Portogallo, i Padri del Comune dichiaravangli il pieno loro soddisfacimento per l'opera prestata mercè i di lui consigli e disegni, in conseguenza di che lo regalavano d'una coppa d'argento; dono del quale nei Cartularî di quell'anno vediamo notato il costo nella somma di lire seicento trentasette e soldi cinque.

Da altre carte impariamo però ch'egli aveva proposto la costruzione di un molo a S. Limbania allo scopo di riparare al danno della risacca che travagliava le navi ancorate nel Porto. Concetto che ricorda perfettamente, se pur non ebbe la sua ispirazione nel già a noi noto disegno del Molo a mezzaluna da San Tommaso in fuori ideato da Bartolomeo Bianco. Tra i numerosi periti in cose di mare chiamati ad esprimere il loro parere su di siffatta costruzione erano favorevoli Stefano Viviano e Michelangelo Rossi, Giuseppe Queirolo comito reale, Antonio Maria Piano pilota della Galea reale, Filippo Maria De Negri capitano della galea San Giovanni, e in parte ancora, padron Filippo Gnecco, capitano Felice Torre, il nocchiero G. B. Merlano e Gio. Antonio Borraca. Erano invece di contraria opinione Nicolò Raggio, Gio. Filippo Pelissone, Luigi Luciardo pilota, i capitani Gio. Tommaso Porrata, Napoleone Lomellino, Cottardo Castagneto, e Gio. Agostino Germano. L'idea non dispiaque però più tardi all'abate Francesco Ridolfo Corcard, distinto matematico, siccome ne fa

fede la sua relazione sul nostro Porto, dettata nel 1778, ove egli proponeva: *vers le milieu des murailles qui entourent la Darse des galeres construire un petit Môle ou Pont dirigè à l'embouchure du Port.*

Nel frattempo il Magistrato dei Padri stessi incaricava Gio. Francesco Raggi e Gio. Antonio Giustiniani di porgere una relazione sulle condizioni del Porto e sulle opere necessarie a perfezionarlo. Al medesimo scopo, infine, aveva indirizzati i suoi studi l'agostiniano Giacomo Maria Figari, il quale in un suo scritto *sull' arte di costrurre, conservare e difendere i porti,* parlandovi a più riprese di quello di Genova, vi consacrava un intero capitolo, proponendo anch'egli speciali lavori.

Dallo incarico attribuito il 5 febbraio 1703 a Francesco Maria Centurione, succeduto al Giustiniani anzicitato nella cura del Porto, per decreto del 4 gennaio, affinchè scrivesse al Verger, già in Lisbona, di ritornare qui, siccome ne aveva data promessa, si viene a conoscere che i di lui pareri riguardavano specialmente la perfezione dei due Moli, in peculiar modo il Nuovo ([4]).

A perfezionare questo si lavorava già infatti sotto il consiglio dell'ingegnere Bassignani, che interrogato esso pure, aveva dati pareri ed eseguiti disegni allo stesso scopo. Si consulta quindi un altro francese, Pietro Bochard, il quale in sua relazione del 14 maggio diretta al Deputato al Porto, così gli scriveva: « Per il Porto io son di parere che non ci possa far meglio reparation che questa che io li figuro isi (içi) apresso uno tre angolo lì è possibile di farlo coando espenda quelque cossa di pieu discosto dali due molli duecento passi geometrici uno angolo posto al messo giorno, e l'altri due uno a ponente e a levanto, fatto di grosse pietre che la marina non le possa mover, e cossi meterano il porto in sicuro, perchè un de li angoli cassiarà soto la Lanterna e l'altro a la Cava ».

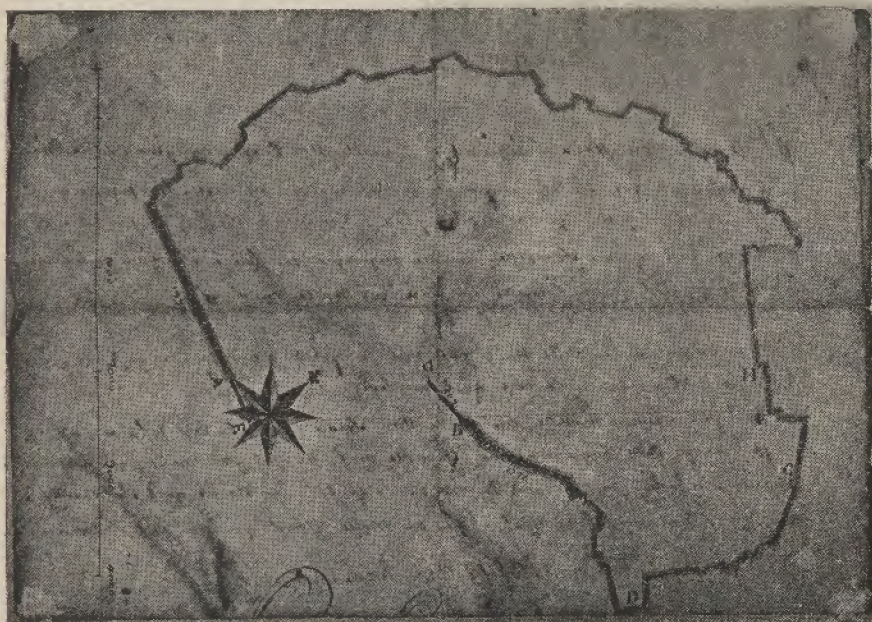
Quindi, perchè il De Verger aveva fatto sapere di non potersi muovere da Lisbona, addì 30 giugno successivo si deputano Stefano Spinola e Filippo Cattaneo ad abboccarsi col matematico Giacomo Filippo Maraldi, ospite allora, come già lo era stato il di lui zio Gian Domenico Cassini del dotto Paris Maria Salvago, e lo pregassero di voler loro indicare un buon ingegnere. E questo venne dal Maraldi additato nel signor Niquet, che rivestiva una tale carica presso il Re di Francia, ed era addetto alle fortificazioni della Provenza. Fu eziandio suggerito l'ingegnere Joublot, ma anch'esso abile specialmente nell'arte delle fortificazioni; onde, per consiglio di Barras de Lapenne, si tralasciò di chiamarli in Genova. Il Barras, infatti cui pur erano stati chiesti pareri circa al nostro Porto fin dal 1699, così scriveva da Marsiglia in data 8 marzo 1704: « Il ne me paroit pas qu'il soit necessaire de faire aller a Genes Monsieur Niquet ni Monsieur Joublot, ces messieurs sont fort habiles en tout ce qui regarde le fortifications et les ouvrages qu'on fait a terre, mais je ne crois pas qu'ils ayent la mesme capacité pour ce qui regarde la mer ». Ricordando quindi quanto già aveva suggerito con suo scritto del 12 gennaio 1699 intorno al modo di rendere più solido il Molo vecchio, concludeva dicendo: « il suffit pour cela d'un bon maçon, et vous n'en manquez pas a Genès; le travail qu'on a fait en dehors du mòle neuf, il y a environ deux ou trois ans en est une preuve, il faut que tout le dehors du mòle soit cimenté de mesme de bonne Puzzolane et des pointes de rocher qui s'elèvent au dessus du ciment; on ne scauroît prendre un meilleur parti que celui la pour la solidité du mole ».

Nell'anno successivo, 1705, si tengono nuovi consigli con uomini esperti di nautica ed in ingegneria, ordinando prima al capitano Bartolomeo Griffo di preparare varie copie della pianta del Porto, per servire ai chiamati a consiglio; disegni o piante che preparava tosto il sottoingegnere Silvestro Vignolo.

Il risultato di siffatti ripetuti consulti e discussioni fu specialmente il consiglio di prolungare entrambi i Moli, per chiudere maggiormente l'ingresso del Porto alle ondate del mare. Altro consulto aveva luogo due anni dopo, 1707, e con uguale risultato, più il parere contrario alla costruzione del molo proposto già, tra Santa Limbania e la punta del Molo vecchio, scopo del quale sarebbe stato quello di arrestare la risacca dentro del Porto stesso. Di tutti i menzionati pareri si ordinava poi, 28 gennaio 1709, un ristretto in iscritto ed in più copie da servire ad uso di nuovi consulti.

Nel 1715, 3 settembre, si ha una novella proposta, di un ingegnere francese, del quale è taciuto il nome. Quindi due anni dopo, 16 dicembre 1717, un nuovo consulto, chiuso anche esso col parere di prolungare soltanto i due Moli, come mezzo bastante ad assicurare le navi ancorate in Porto.

Siamo al 1723, e si ripiglia di nuovo a far consulti sul Porto, incaricando i consoli della Repubblica risiedenti in Marsiglia ed in Tolone di interrogare a tale effetto le persone più competenti in detta materia, di quelle città e inviando colà parecchie piante del Porto stesso, siccome risulta da lettera del 17 luglio anno su citato. Non molto dopo infatti il Console di Tolone rimetteva ai Padri del Comune i pareri avuti dal Prof. d' Idrografia Laval, da Luigi Beausier, capitano di quel porto, da Laseu, da Olivier e dai piloti ammiragli Lieutand e Sabatier. Più tardi troviamo fra i consultati, Luigi Maineri, genovese, scrittore e filosofo, il quale dettava allo stesso scopo una Memoria, rimasta manoscritta e che andò perduta. Nel 1765 è Claudio Storace che presenta un suo progetto, unitamente alla perizia della spesa necessaria a compierlo, e quattro anni dopo, 11 maggio 1769, si ordina al Deputato al Porto di far stendere una relazione sul Porto stesso. La tempesta mossa da libeccio, che, nell' anno 1770, faceva naufragare considerevole numero di navi, ancorate in Porto, riaccendeva più

vivo il pensiero di riparare a novelle jatture. Da ciò nuovi consulti con uomini esperti in cose di mare, tra i quali Solari, Giuseppe Castagnola, pilota e maestro di Idrografia nella marina pontificia, G. B. Bovero, Lorenzo Tortarolo e Pietro Orecchia. Quindi ancora s'interpella l'abate Coreard, professore di matematiche nell'Ateneo genovese, ed in unione

Progetto francese - Secolo XVIII

al padre Glicerio Sanxais, professore di fisica nella stessa Università degli studî; il qual ultimo riferiva altresì i pareri di Belidor e dell'ammiraglio inglese Narrinson. Conseguenza di tutti questi consulti fu soltanto il prolungamento in linea obliqua del Molo vecchio.

Correndo l'anno 1784, l'Accademia ligustica di scienze, occupandosi pur essa dell'importantissima quistione del nostro

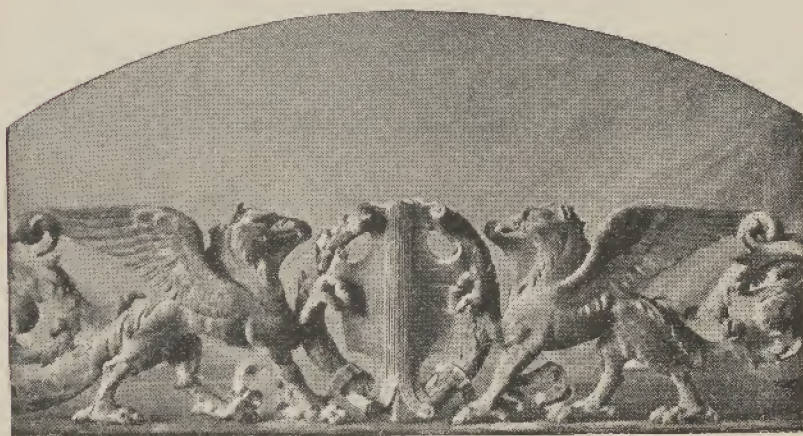
Porto, per eccitare altri a bene studiarla, poneva a concorso il primo premio d'Architettura militare sul tema: Levare il piano del Porto di Genova; fissare la posizione siasi dei ponti che dei moli; esaminare l'esposizione del medesimo e indicare il mezzo meno dispendioso e più facile ad eseguirsi per metterlo al coperto dei venti che lo comandano ». Ma niuna memoria in proposito venne presentata. Frattanto giunto qui da Firenze, insieme al Capomastro di colà, Vincenzo Favi, l'Abate Leonardo Ximenes, addì 19 maggio s'incaricava il Deputato al Porto di consultarlo circa al modo di migliorar questo, conducendolo a tale effetto attorno al medesimo. Il dotto abate porgendone relazione, scritta dal Convento di Santa Caterina, così la cominciava: « Il Porto di Genova al quale questa illustre città è debitrice della sua opulenza e della sua grandezza, può certamente numerarsi tra i Porti più rinomati d'Europa ». Suggeriva quindi, come già molti altri antecedentemente avevano consigliato, il prolungamento in ispecial modo del Molo vecchio.

Ai pareri di lui, susseguivano quelli di Nicolò Passano, del maggiore ingegnere Michele Codeviola, del padre Francesco Maria Gaudio, professore alla Sapienza in Roma. Ultimo tra tutti per tempo fu l'architetto Carlo Barabino, la cui relazione reca semplicemente il millennio 1797; termine questo dei nostri studi sul Porto di Genova.

Da quanto sopra abbiamo narrato intorno ai diversi mezzi escogitati e posti in opera per evitare gl'interrimenti del Porto ed ai molti altri di escavazione ed al loro effetto, alle proposte di nuovi ordigni ed alle spese fatte per esperimentarli, come altresì intorno alla costruzione delle palificate, dobbiamo riconoscere la grande cura che i nostri Avi ebbero sempre per la conservazione di un fondo sufficiente nel nostro Porto, cura che fu il loro supremo pensiero. E che così fosse lo affermava il dotto matematico P. Francesco Maria Gaudio

in una sua relazione del 2 dicembre 1777. In essa infatti scriveva: « Ho ammirata l'avvedutezza degli antichi nel preservare il Porto da ogni replezione ed ingombro del fondo, ed il coraggio nel superare le difficoltà de mezzi e la malagevolezza della spesa per custodire la preziosissima gemma di Genova, che è il suo Porto ».

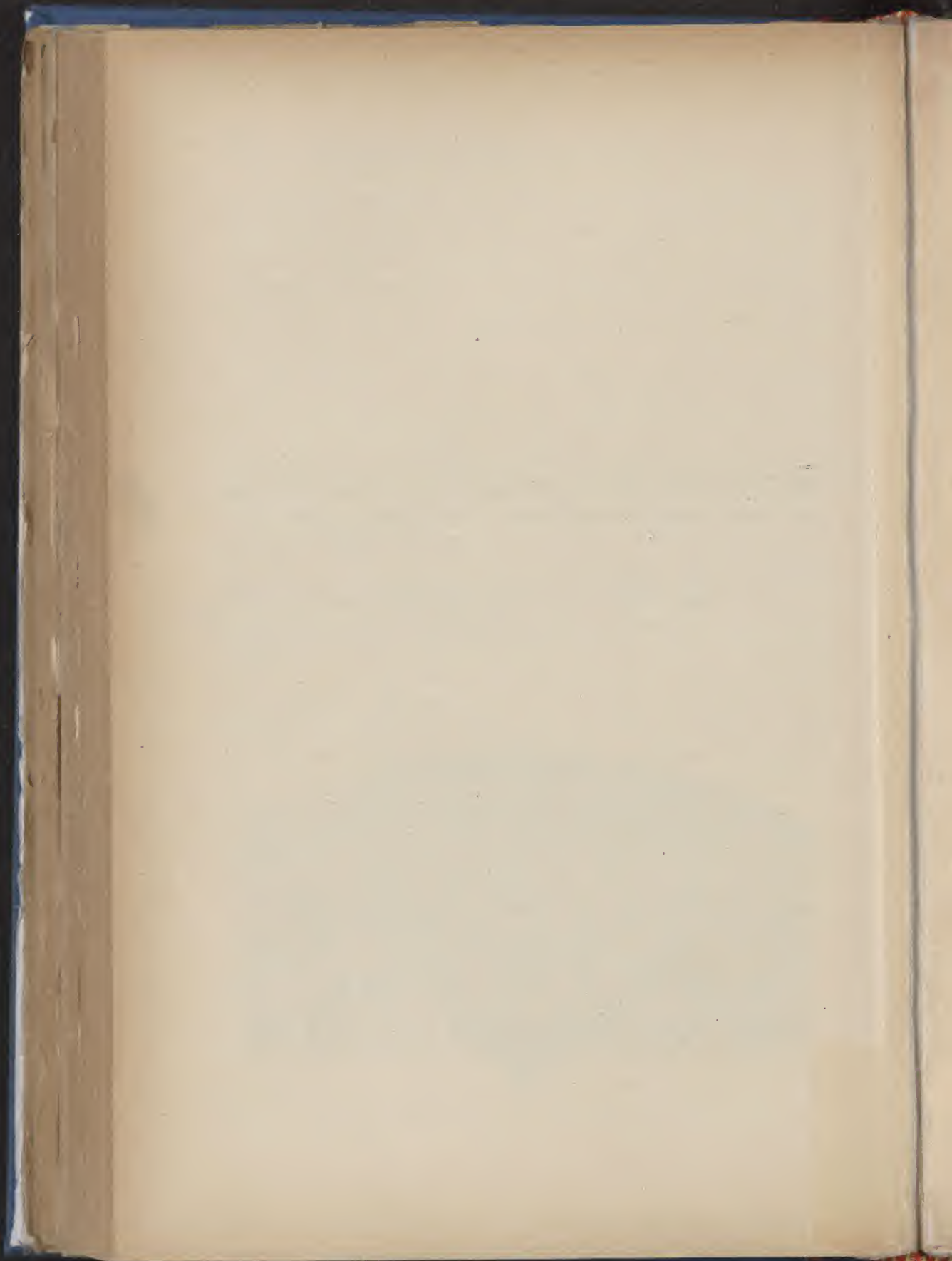
Dal fin qui esposto intorno a quanto fecero per il Porto i Padri del Comune, che per più secoli n'ebbero la cura, nasce spontanea nell'animo l'ammirazione verso di essi. E ciò specialmente se ci riferiamo a quei tempi ne' quali la povertà dei mezzi finanziari e meccanici impediva l'esecuzione delle opere proposte, e in modo tanto maggiore, quanto più vasti ed arditi ne erano i concetti.

Ed ora, ispirandomi al motto di Sallustio posto in fronte al presente lavoro, porrò fine al mio dire: Possa la fulgida gloria degli Avi nostri, esser lume perenne anche ai più tardi nepoti.

NOTE.

(1) Arch. di Stato, *Reg. Div.*, N. 7, f. 95, e *Ib.*, N. 73, « *quia non habentibus nobis alios nec aliunde fructus quam a mari, si veniant undocumque naves nostre et nos locum non habeamus in quo recipi possint: similes erimus hominibus domos habentibus sine tecto: in quibus habitare non valeant* ».

(2) Il 19 ottobre 1594 i Padri del Comune considerando che la conservazione del Porto era cosa da preporsi ad ogni altro qualunque negozio della Camera, decretavano di eleggere uno apposito Sottosindico che ne avesse la cura e custodia e invigilasse contro i dannificatori (Arch. civ., *Decreti, 1593-95*).

(3) Arch. civ., *Atti, 1655*, N. 80, e Ivi, *Decreti, 1656*, 31 maggio, e *Ib., 1657*, 29 gennaio e 4 aprile. Uguali sentimenti si erano palesati nel 1646 per la costruzione dei pubblici Forni, presso il Mandraccio (Ivi, *Pratiche pub., 1633-48*, N. 327, 3 giugno 1646).

(4) Il 3 aprile 1703, Pietro Francesco Viganego, console genovese in Lisbona, scriveva ai Padri del Comune, avvertendoli dell'arrivo in quella del De Verger, dello abboccamento avuto collo stesso, e del soddisfacimento suo per le dimostrazioni di stima avute in Genova. Il Viganego riferisce inoltre che il De Verger preparava alcuni disegni che avrebbe quanto prima spediti a certo Pascal perchè li consegnasse ai Padri del Comune (Ivi, *Atti non spediti, 1702-703*, N. 190).

Iconografia della Città e del Porto di Genova

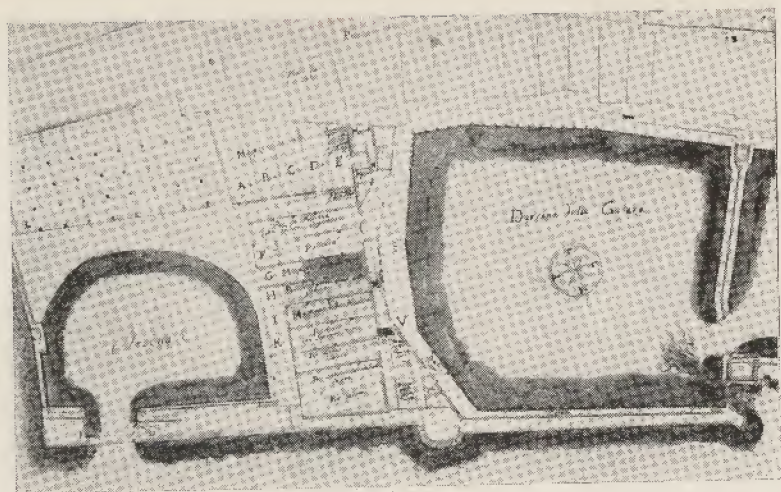
L'aspetto della nostra Città, sempre variante anche nel passato, pei continui e radicali mutamenti voluti dalla vita febbrile dei commerci, dalle vicende storiche, dalle opere militari o artistiche, non ci è stato tramandato, disgraziatamente, se non da un numero esiguo di documenti originali ed attendibili. Fra questi poi è cosa superflua il cercare un benchè minimo senso d'arte; sono figurazioni rozze, eseguite con tecnica al tutto infantile, le quali riescono a dare solo idee rudimentali delle scene pittoresche e vivaci che pretendono rappresentare. Eppure Genova, raccolta nel cavo di monti dirupati, stretta in una cerchia molteplice di baluardi medievali, stipata di arditissime torri, le alture coronate di castelli, la fronte specchiantesi nel mare, e i due fari dominanti le alte alberature delle navi e tutto il movimento del porto, avrebbero dovuto invogliare gli artisti come fonte inesauribile di motivi pittoreschi.

Certamente, in arte, il sentimento del paesaggio, preso in sè stesso, è raffinamento moderno; ma non mancano esempi, e ben noti, di studi accurati, di sfondi meravigliosi alle scene animate di cui tanto si compiacevano gli antichi. Ora, da noi, nulla di tutto questo. I pittori genovesi sdegnarono studiare l'immagine multiforme della Superba, assorti sempre nella *virtuosità* dell'imitazione di altre scuole famose; i pittori forestieri eseguirono ritratti o scene della favola, ben rimunerati, durante le loro soste volontarie o forzate, nel nostro paese.

Non abbiamo insomma, e per grande nostra disgrazia, a vantare alcun *Carpaccio* genovese dal disegno gracile e manierato ma pur tanto suggestivo, nessun *Canaletto* sfarzoso, nessun *Turner* pei nostri tramonti sfolgoranti, e nemmeno possediamo la scuola degli incisori valenti che diedero a Venezia la famosa *Carta* attribuita a *Jacopo dei Barbari* o, a Parigi, le vedute del *Callot*. Converrà contentarci, con reverente indulgenza e carità di patria, del nostro Cristoforo Grassi, non oso dire pittore, ma semplice decoratore: l'artefice della prima e più importante veduta di Genova, la nostra *imago urbis* per eccellenza.

Il Grassi (che sottoscrisse pomposamente la sua opera *Christophorus de Grassis*, in fatto, mediocrissimo artista della Polcevera) fu scelto dai Padri del Comune a perpetuare la memoria di un'antica pittura, probabilmente affrescata, esistente, non si sa dove, dal 1410, e rappresentante Genova. Nel 1597 il pittore aveva condotto a termine il suo lavoro: un quadro ad olio di grande formato, destinato a ornare la sala dove convenivano i Padri del Comune, nel Palazzo Ducale.

Macchina di Pier Santini
Ricostruzione dai disegni dell'Arch. Padri del Comune

"Sigogna,, ossia cicogna, macchina per "agottare,, l'acqua dalle palificate
Genova - Museo del Consorzio Autonomo del Porto

Darsena delle barche, darsena delle Galee e arsenale

Moschea per i galeotti musulmani - (Anonime del Sec. XVI°) Genova Archivio di Stato

Costumi di Galeotti

Incisione di C. De Wael - Bruxelles

Vedremo in seguito fino a qual punto la copia fu fedele e ci interesseremo ai particolari introdotti nel dipinto, che rendono quest' opera, meglio che una *copia*, una vera *sintesi* di Genova dal principio del quattrocento a tutto il cinquecento. Ma quale poteva essere l' originale ricopiato dal Grassi? Senza dubbio a Genova, anche prima di quell' epoca, esistevano figurazioni della città: quella, per esempio, citata dal nostro Federici *(Dizionario)*, nel coro della chiesa degli Eremitani a Sant' Agostino, dichiarandola importante per l' età — risaliva al 1365 — e per certe figure, ossia per « l' habito del duce et Antiani ». E il Federici scrive aver donato la copia da lui espressamente eseguita « in atti dei Padri del Comune ». Nè dell' originale nè della copia però, non ho potuto trovare traccia per quante ricerche abbia fatto. Intanto, questa non era la veduta del Grassi, perchè vi si parla di « Duce et Antiani » che mancano assolutamente; si trattava forse di una pittura votiva con lo sfondo di Genova e le figure in adorazione di qualche santo, esempio assai comune. Ma la perdita di questa veduta ci priva di un vero tesoro di archeologia : Genova del trecento, le due prime cerchie di mura, le porte fortificate, le bastite, l' antico Palazzo dei Dogi, l' antico Palazzo del Comune (di S. Giorgio) ancora intatto, l' architettura gotica anch' essa integra, tutto questo insieme di un interesse grandissimo, sono irremissibilmente sottratti alle nostre indagini e mancano gli elementi per una seria ricostruzione della città in quei secoli di splendore.

Una traccia indiretta della pittura copiata dal Grassi nel 1597 io ritengo debba cercarsi nelle stampe (e sono diverse per quanto quasi ignorate) che hanno servito, senza dubbio, a confezionare la famosa incisione dell' opera *Chronicarum Mundi*. Di quelle stampe ho riprodotto un esemplare a pag. 12 (fig. 7).

Confrontando queste con quella delle *Chronicarum*, la somiglianza e quasi direi l' identità, è innegabile: ma dal

confronto altresì col quadro del Grassi balzano fuori a prima vista altri motivi di affinità nei particolari, per esempio, della *Lanterna* e, più della *Torre dei Greci*, del *Castelletto*, di *S. Lorenzo*, ed altri ancora. Potremmo dunque trovarci in presenza di questo fatto: la figura di Genova, ignota, a noi tramandata dal disegno del Grassi, servì di modello alle stampe delle quali l'esponente più insigne è quello delle *Chronicarum* e servì, come vedremo, solamente di guida generale al Grassi che doveva ricopiarla — a quanto scrisse — fedelmente.

Verso la fine del quattrocento, e poi per tutto il cinquecento, si diffusero le vedute delle principali città del mondo, sia per illustrazione degli Atlanti geografici, dei quali l'« Hortelius » sta come tipo, sia isolate. La difficoltà delle comunicazioni non permetteva certo agli editori di mandare i loro artisti frequentemente sui luoghi. Si ricorreva allora alle rare antiche pitture originali, modificandole secondo le indicazioni avute, volta per volta, e non sempre esattamente. Nelle figure di Genova — due sole sono storicamente accertate — dei secoli XIV e XV abbiamo dunque i primi elementi e, come risulterà in seguito, la fonte diretta o indiretta di tutte le altre fino al Secolo XVII.

Il quadro di Cristoforo Grassi, con la doppia data 1410-1597 rimase fino al principio dello scorso secolo a Palazzo Ducale e lo vediamo citato nelle « Guide » della fine del settecento e della prima metà dell'ottocento. Trasportato in seguito al Museo Civico di Palazzo Bianco, ebbe una prima riproduzione delineata dal Prof. Luxoro e inserita nel secondo Volume dei *Jurium (Mon. Hist. Patr.)*. Fu poi studiato e descritto dall'illustre Belgrano, nelle *Cronache Colombiane* edite a cura del Municipio in occasione delle feste Centenarie per la scoperta dell'America, nel 1892. Accompagnava il testo del Belgrano la riproduzione già citata.

Il Belgrano descriveva sommariamente la veduta fermandosi particolarmente a quei punti che potevano avere qualche attinenza con la storia di Colombo ed esponeva una sua spiegazione sulla presenza e sulle manovre delle numerose navi da guerra che occupano il porto e l'estremo inferiore del quadro. Non entrerò in merito di questa spiegazione il cui soggetto è completamente estraneo a questo studio. Conviene invece che io ripeta la descrizione del quadro sotto un punto di vista più generale, riferendomi alla riproduzione fotografica inserita *fuori testo*.

La tela è di grandi dimensioni, in pessimo stato di conservazione: l'annerimento dei colori ha invaso molti dei particolari; le screpolature, le abrasioni, hanno pure prodotto guasti considerevoli.

Ed a questo proposito, se mi è lecito esprimere un voto che molti studiosi condividono, sarebbe urgente e necessario procedere al *lucidamento* di tutto il quadro — la fotografia non può riprodurlo in modo assolutamente soddisfacente — dividendo la superficie in sezioni, rappresentate da fogli di gran formato, in modo da avere una serie di elementi a grandezza naturale e colla riproduzione del colorito. Conserveremmo in questo modo una memoria di grandissima importanza, specie per l'avvenire, ed avremmo una maggiore facilità di studiare i particolari, spesso interessantissimi, che ora, data la poca luce e la posizione infelice in cui il quadro è custodito, si sottraggono assolutamente alle indagini più pazienti.

Artisticamente parlando, l'opera del Grassi non merita nemmeno il nome di quadro: prospettiva impossibile, disegno scorretto fino al grottesco, linee e contorni che rammentano certi sgorbi fatti col carbone dai ragazzi, sono le caratteristiche spiccate e poco brillanti della *maniera* del povero Autore! Ma se, come dissi, diamo venia indulgente a queste pecche, se pensiamo che quell'ammasso di case, quelle nere navi

torreggianti su di un mare grigiastro, avvolte in globi di fumo dalle cannonate e costellate di banderuole, sono l'unica emanazione, per quanto deformata, della *nostra Genova* e del *nostro Porto, com'erano quattrocento anni addietro,* allora un interesse vivissimo ci avvince alla vecchia tela e ci proponiamo di studiarne e d'interpretarne pazientemente fino ai minimi particolari.

L'aspetto generale della città, disposta ad arco, e vista dal mare *a volo d'uccello*, è decisamente gotico. Alte case, torri, mura merlate, bertesche alle porte, *bifore* e *trifore* a tutte le aperture, spiccano subito sul fondo fosco della cerchia di monti. La *Lanterna*, grandissima, nel primo piano a sinistra, ancora fornita delle merlature anteriori al suo rifacimento (fig. 87 pag. 353 e fig. 74 pag. 310). Il molo, tozzo e sormontato al suo mezzo dalla *Torre dei Greci* (fig. 44 p. 201), le case presso il Molo, l'arco della *Ripa* irto di torri rossastre, e più in alto una gran mole di fortificazioni compresa da altre torri - il Castelletto dei tempi del Boucicault - la linea spezzata degli *Speroni* delle mura; più al centro una massa confusa: la Torre di Palazzo Ducale appaiata al campanile di S. Lorenzo e a una cupola, che manifestamente non ricorda l'attuale; questi sono i primi soggetti che si rilevano dall'insieme. E sono anche gli elementi più antichi di questa complicata figura: quelli che componevano la tavola di *Genova del 1410* e furono forse fedelmente ricopiati dal Grassi per la loro importanza storica. La Torre dei Greci, ad esempio, può essere perfettamente identificata anche nei particolari, coi dati che troviamo nella Cronaca di Jean d'Auton.

Il Castelletto, già sparito nel 1597, permette di farci l'idea dei formidabili baluardi che opposero tanta resistenza ai Genovesi, i quali nel 1507 dovettero stringerlo di un regolare assedio, nel cuore della città. La *Darsena*, ancora guardata dalle due torri, costrutte nei primissimi anni del quattrocento,

la *Porta di S. Tomaso* nella sua forma gotica, come tutte le bastite e i portelli lungo le mura; l'edificio fortificato della *Malapaga* al Molo, sono tutti soggetti di studio che possono interessare l'archeologo e dovettero appunto, per la loro importanza, indurre i Padri del Comune a perpetuarne la memoria. Ma evidentemente il Grassi non si attenne al compito preciso e limitato che gli era stato commesso. Egli innovò nel quadro molti particolari che si rivelano a un primo esame, anche superficiale. Tutte le navi, ad esempio, che stanno nel porto e compiono al largo quella manovra di cui il Belgrano ebbe a scrivere, offrono il più spiccato tipo cinquecentesco, e dello scorcio anche del cinquecento, l'epoca per l'appunto in cui il Grassi dipingeva.

E i lavori che si stanno compiendo alla testata del Molo risalgono solo alla metà del cinquecento, anzichè al quattrocento. A proposito di questi lavori farò rilevare che la nave, disalberata, e circondata da *pontoni*, al rimorchio di un altro vascello, all'altezza del Molo, non rappresenta, come si volle dire, un ricupero di naufragio, ma ci spiega semplicemente il modo col quale si procedeva alla fondazione della parte subacquea del Molo stesso, affondandovi, invece degli odierni cassoni, vecchie carcasse di navi riempite di massi.

Su tali particolari ho creduto dovermi estendere alquanto per dare un esempio del come questi antichi dipinti vadano interpretati: si tratta di saperli *leggere*. E non si può *a priori* ammetterne l'attendibilità o completamente escluderla. In questo quadro, accanto alle inesattezze denunziate, e a molte altre d'indole generale, abbiamo un esempio assai comprovante di fedeltà storica. Al Capo di Faro, sotto la Lanterna, si vedono (nell'originale al Museo, non in questa riproduzione) abbastanza distintamente impiantate le *forche*. Ora noi sappiamo che queste furono tolte di là quando si prese a costruire la famosa fortezza della Briglia, sotto Luigi XII. E nel quadro

del Grassi abbiamo appunto la Lanterna nella sua forma primitiva, anteriore al rifacimento del 1543, del che sono prova le merlature al doppio coronamento, abolite poi; la Lanterna, cioè, contemporanea alle *forche* del quattrocento. Un particolare insignificante, a prima vista, ma che prova, per chi vuole un criterio, come quella parte dell'antica ignota veduta del 1410 sia stato in questo punto rispettata e tradotta integralmente dal Grassi. Ho accennato a inesattezze di indole generale, e queste sono dovute in parte alle manchevolezze del disegno e alla tecnica della prospettiva, ma più ancora ad un procedimento di convenzione, inevitabile e comune a tutti gli autori delle vedute di città. È naturale che, salvo gli edifizì caratteristici, la grande massa delle case non potesse essere resa se non con un tipo unico: una figura rudimentale, un simbolo di abitazione, con aperture regolarmente disposte e tetto a spiovente. Ma nei punti ove la prospettiva permette maggiori particolari, vediamo tutte le finestre foggiate a *bifore* o *trifore*, e in certi palazzi, sormontate dall'*occhio* caratteristico del quattrocento. Così dicasi per le chiese: ma S. Lorenzo mostra chiaramente la sua antica facciata, e più, la cupola a vari ordini di colonne, forse avanzi romani qui trasportati dai nostri antichi ([1]). L'edificio della Malapaga presenta la particolarità di una scala esterna, di un muro a *barbacane* e di una loggetta superiore: si appalesa quasi come un fortilizio e le indagini di questi ultimi giorni, in occasione della demolizione, eseguite dal Prof. Campora, hanno accertato parecchi di questi elementi, o almeno hanno dato sufficienti indizì a supporli relativamente esatti.

Lungo la curva del Porto sporgono i *Ponti* come li descriveva il Giustiniani nei suoi annali e, parallela, corre la serie degli archi della *Ripa*, visibilissimi. Molte delle torri, superstiti di quelle più antiche, si possono ancora identificare. Non così la disposizione della Porta presso il Molo (dove ora sta Piazza Cavour) e un'altra

costruzione in fondo all' attuale Via Madre di Dio. Il Palazzo di S. Giorgio risulta, come doveva essere, di un corpo, con tetto merlato e a spioventi fortemente declivi: l' antico Palazzo del Comune, *del Mare,* e non ancora il Palazzo delle Compere del 1571. I dintorni di Genova offrono pure interesse; le poche case allineate alla spiaggia di S. Pier d' Arena, case di pescatori, a giudicare dalle barche e dalle reti effigiate dietro il Faro, l' interno della campagna diviso a orti e *ville;* e così a levante il corso del Bisagno, valicato dai ponti e terminante fra le scogliere della Foce. Sulla spianata che corrisponde ancora all' attuale, una comitiva di personaggi cavalca verso la porta degli Archi. Forse vi si potrebbe cercare qualche intenzione storica, ma a mio avviso sarà più semplice considerarla un puro motivo d'adornamento voluto dal pittore ([2]).

Con queste note, molto sommarie, credo aver accennato quanto basti al quadro del Grassi, per invogliare i curiosi a studiarlo più minutamente.

Oltre la copia della pittura del 1410, Cristoforo Grassi eseguì ancora una veduta della Città nel 1598, facente parte d' un quadro che rappresenta il litorale del mare ligustico e l' Isola di Corsica (Museo Civico Sala V). In questo lavoro, abbastanza accurato, non risulta più alcuno degli antichi elementi e si vede chiaro come l' autore copiasse quanto aveva sotto gli occhi. Ho illustrato in un mio articolo sulla Rivista Ligure (Anno 1909 - N.° IV) questa figura, dandone la riproduzione, cui rimando i lettori che volessero occuparsene.

Le sale del Museo Civico hanno poi altri quadri nei quali la veduta di Genova serve come sfondo alla rappresentazione di lavori eseguiti dai Padri del Comune per l' ampliamento o il risanamento del Porto. Il Podestà ne parla a lungo e tre riproduzioni commentano le osservazioni dell'Autore (fig. 27 - 31 - 53 pag. 97 - 121 - 232).

Ma un' altra tela, che diede origine a molte questioni e a diversi equivoci, presenta un' importanza speciale e richiede quindi che me ne occupi in precedenza. È conservata nella sala VII del Museo Civico, accanto al quadro del Grassi: è pittura di non grandi dimensioni, evidentemente ritoccata e rifatta in certi punti, con aggiunte più recenti. La riproduco a pag. 375 di questo libro. Dell' autore, nessuna traccia diretta o indiretta: da certe note manoscritte del Podestà rilevo un accenno che tenderebbe a dichiararla copia della pittura di di cui parla il Federici, in S. Agostino: ma, come dissi, anche qui mancano le persone degli Anziani e del Doge, parti accertate di quello: dunque non copia e nemmeno, mi sentirei di sostenere, interpretazione o rifacimento. Nel margine superiore del quadro, uno stemma di Genova posteriore alla pittura originale, colle impronte della fine del 500, e una dicitura in carattere forse seicentesco:

FORTESA .. BRILLIA .. RESA .. GUELFI .. GHIBELLINI .. GENOVESI .. 1319.

Questo scritto è, a prima vista, grossolanamente erroneo. Non si tratta qui di Guelfi e di Ghibellini. La fortezza della Briglia, che occupa — ben posta in evidenza — tutto il Capo di Faro, sormontata dalla bandiera a fiordalisi, la foggia della doppia armata navale che sembra disporsi in ordine di battaglia davanti alla città, ci trasportano senza dubbio possibile al principio del cinquecento. Dunque, niente Guelfi e Ghibellini. Ma questi nomi, forse, fecero nascere l' idea che si trattasse di un' antica figurazione del secolo XIV, che poteva identificarsi precisamente con quella di S. Agostino. Non trovo, ripeto, ragioni sufficienti per ricorrere ad una simile ipotesi: credo essere nel vero affermando che il quadro rappresenta semplicemente i fatti dell' assedio e liberazione della Briglia dalla dominazione francese nel 1513-14, fatto abbastanza importante perchè un pittore, per commissione del Governo, o di

privati, ne tramandasse la memoria. L'iscrizione alludente ai Guelfi e Ghibellini, e conseguentemente la data, sono anacronismi imputabili a qualche *erudito*, per modo di dire, del seicento, o un tentativo, — e se ne hanno esempî anche allora — di nobilitare l'origine del quadro, invecchiandolo di due secoli. Passando ora all'esame della figura, troviamo varie somiglianze coll'opera del Grassi: la Torre dei Greci, S. Lorenzo, i Ponti. I particolari delle case sono, per le dimensioni relativamente piccole della tela, confusi e quasi privi di significato.

Ma l'importanza massima di questo dipinto sta nella figura della *Briglia*, l'unica memoria che sia pervenuta a noi della famosa fortezza. Questa si vede ben distintamente (fig. 85 pag. 348) coi grossi torrioni, le cortine saldamente piantate nei dirupi del Capo di Faro e la torre della lanterna mozzata dai tiri d'artiglieria, qualche anno prima, che ne occupa il centro. Quando, alla fine del cinquecento, il Tavarone volle celebrare nei suoi affreschi l'impresa della Briglia, gloria di Ottaviano Fregoso, dovette certo ricorrere a questo quadro: qui tolse la figura della fortezza, o meglio, dei suoi elementi, disponendoli in profilo, anzichè di facciata, nel motivo decorante una *lunetta*, motivo conservato a noi, nel Museo Civico, per merito del nostro Boscassi, che lo sottrasse alla sicura distruzione [3]. L'affresco è riprodotto a pag. 349. Cosicchè, in merito alla Briglia, non dobbiamo credere di possederne *due* esemplari, ma un esemplare unico, sincrono, e una *copia* posteriore di cent'anni che serve in certo modo di autenticazione all'originale.

Di molto interesse sono pure le figure di navi: Ci troviamo qui di fronte ai famosi *galeoni* o *caracche* e alle galere cinquecentesche, delle quali tento rievocare i ricordi nell'Appendice di questo libro. Osserverò solo pel momento, che di tutti i disegni posseduti dal Museo, questi sono i più accurati

e attendibili ed hanno pure certe particolarità assai rare sulle foggie dell' attrezzatura.

Ritornando ora alle vedute parziali di Genova che si trovano nei quadri ordinati a ricordare le opere portuarie, (dei quali uno potrebbe ascriversi al Grassi benchè non firmato, come le tele del 1597 al 598) tutti rappresentano l' aspetto di di Genova sullo scorcio del cinquecento e in essi ricorrono — prova di autenticità — gli stessi particolari. Manca, per esempio, la Torre dei Greci, allora di fresco demolita, e vi è sostituito il *baluardo* che sorse in sua vece, utilizzandone le fondamenta. La Lanterna vi è sempre ben distinta, non più colle merlature, ma colle balaustre dovute all' opera del maestro d' antelamo Francesco da Gandria e l' arma dipinta come trovò e ci descrisse il Podestà (cap. IX pag. 356).

Prima di chiudere queste note dedicate ai quadri originali del nostro Museo accennerò ancora alla veduta di Genova, esistente nel castello di Silvano d' Orba e riprodotta a pag. 3 Ciò che colpisce a prima vista in questo affresco, è una singolare deformazione del *piano* della città, che allarga le vie in modo inverosimile. Si direbbe un tentativo di regolarizzare l' aspetto, naturalmente così poco regolare, della Superba. Presso il Molo, lungo Via dei Servi, lateralmente a S. Lorenzo si riscontrano degli spazi che non sono mai esistiti, nemmeno ai nostri giorni, dopo tanti sventramenti. E questa *maniera* non è certo indizio di originalità. L' impostazione generale del disegno deriva direttamente dal quadro del Grassi, come appare spiccatamente nella Darsena e nel monte del *Castellaccio*, ma è ritoccata quà e là e rimessa a nuovo, nel Molo, alla Foce, presso l' Acquasola. Le navi, particolare curioso, parte ben eseguite, tecnicamente parlando: le galee in battaglia e i *liuti* sotto vela, fantastica invece specialmente nella velatura, quella del primo piano. La figura stilizzata di delfino all' estremo sinistro inferiore, ispi-

rata a quelle comunissime delle carte geografiche e degli Atlanti alla fine del cinquecento: ciò che permette di precisare con molta approssimazione l'epoca del dipinto.

Le stampe che rappresentano Genova sono certo più note al pubblico dei quadri ora esaminati, in grazia della loro diffusione e delle molte riproduzioni inserite nelle monografie storiche di questi ultimi tempi.

Si potrebbe tentarne una classificazione, partendo dal criterio dell'originalità di esse, che non sempre si adatta al criterio cronologico.

Ma di un centinaio circa di esemplari che ho avuto fra le mani, io sarei davvero dubbioso a dichiararne una sola decina come *originali*, nel senso che siano state eseguite da un disegno dal vero. Anche le più antiche appaiono copiate da altre vedute e tutte si riallacciano con probabilità alle pitture primitive esistenti nella nostra città.

Ciò non toglie nulladimeno che certe stampe, in confronto di altre, possano chiamarsi in modo relativo originali e costituiscano un tipo a parte intorno al quale si raggruppano altri esemplari, evidentemente copie, che presentano solo piccole varianti nei particolari.

La prima, in ordine di data, è quella riprodotta a pag. 12 (fig. 8); ed è intimamente connessa alla ben nota veduta delle *Chronicarum Mundi* e al quadro del Grassi: può risalire allo scorcio o alla metà del quattrocento, con elementi ricopiati da epoche anteriori. È di piccolo formato e di esecuzione assai rozza e convenzionale. Non tanto, però, che non si rilevino i particolari della Lanterna e della vetusta torretta sottostante, la Torre dei Greci, Castelletto, e, presso S. Tomaso, un edifizio che ritengo essere quel Palazzo del Comune di cui si hanno molte memorie in quel secolo [4]. La Cupola di

S. Lorenzo ha gli stessi caratteri di quella del Grassi; non così la torre di Palazzo Ducale, a doppio ordine di merlature, evidentemente ricalcate sul modello della Lanterna, e della Torre dei Greci, mentre in fatto la Torre del Palazzo non aveva che un solo coronamento, prima del 1539 (5).

Più recente di un mezzo secolo stimo essere la veduta della fig. 26 (pag. 93) eseguita con una certa arte che richiama il fare del *Dürer* o di *Luca di Leyda*, nelle montagne e nelle nuvole. Al centro spicca il Molo, molto analogo a quello del Grassi, come pure la cupola di S. Lorenzo: le due navi fuori del porto paiono aggiunte d'altra mano, meno esperta, e sono di foggia cinquecentesca. Particolari fantastici di altissime case scendenti al mare si trovano presso la *Cava* e la cinta di mura orientali sul Bisagno permetterebbe di arrischiare una data: 1532 - 40.

Copia quasi identica di questa veduta, è la fig. 9 (pag. 15), migliorata nell'esecuzione e con varianti nelle navi, bene eseguite ed arieggianti alla seconda metà del cinquecento. Persistono i vecchi elementi nel disegno di S. Lorenzo, allora già totalmente modificato nella sua costruzione. Ambedue le incisioni sono probabilmente di origine italiana, e di Venezia forse, non credo Genovesi.

Un esemplare assai interessante è riprodotto a pag. 155 (fig. 34). È una illustrazione di Atlante, e della fine del cinquecento. Molto accurata, relativamente, nelle proporzioni generali e nei particolari.

Il Molo porta ancora la torre dei Greci ben riconoscibile, ciò che farebbe risalire il disegno non dopo il 1587. Marcatamente segnate le vie, le case confuse in massa, come vuole la corretta prospettiva. Spiccano il Duomo e la Torre di Palazzo Ducale.

Pare che alla fine del cinquecento possa ancora ascriversi la stampa della fig. 41 (pag. 189). In essa è ben accentuato il

caratteristico allargamento delle vie che finisce col deformare l'aspetto della nostra città montuosa e irregolare, in una città di pianura. E questa maniera contraddistingue, come ho detto, l'affresco del Castello di Silvano.

Il disegno del Molo con la Torre dei Greci e quella della Lanterna appaiono qui più studiati nei particolari. La cerchia di mura coi baluardi e l'acquedotto sono ben definiti. Invece, sul colle di Carignano si vedono troppi orti o *ville* e tradiscono la fantasia del disegnatore.

Il secolo XVII ci fornisce una incisione assai pregevole e di fattura originale. Porta la firma dell'artista: « Hiers David Gallus fecit » (1630) ed orna il frontispizio della nota opera del Franzoni sulla « Nobiltà Genovese ». Qui non abbiamo più alcuna affinità colle stampe anteriori e il disegno appare creato *ex novo* e sulla guida di schizzi dal vero. Al primo piano la Lanterna domina le scogliere altissime del Capo di Faro e, dietro, comincia a serpeggiare la linea sinuosa delle nuove mura, fresche di quei tempi, con il convento di S. Benigno. Il rimanente della città, più in lontananza, accerchia lo specchio del Porto; il Molo vecchio porta il baluardo al posto della Torre dei Greci; segue tutto l'arco della Ripa sino alla doppia Darsena. E dopo la Porta di S. Tommaso, si scorgono i giardini del Palazzo del Principe, particolare al solito mancante in altre vedute le quali, benchè anteriori, dovrebbero riprodurlo [6]. Abbiamo qui, insomma, un lavoro d'indole artistica che si differenzia dalle altre stampe, specialmente pel fatto che nella massima parte di queste l'arte era, volutamente forse, sacrificata al criterio *dimostrativo* o *didattico* del disegno, destinato al pubblico.

Colla metà del secolo XVII incomincia la diffusione delle stampe tedesche delle quali si contano moltissimi esemplari, come al solito, quasi identici, nell'insieme. E sono sempre

assai curiose: costituivano una specie di monopolio dell' industria germanica di quei tempi, non molto dissimile dall' attuale. Con elementi tolti da stampe locali si *confezionava* un insieme più o meno verosimile e poi lo si sottoponeva a una revisione, direi, di carattere nazionale. Infatti, se si osserva la veduta a pag. 287 (fig. 68), si vedono le torri e i campanili tutti riformati in istile gotico: e Genova assume la strana figura di una specie di Norimberga in riva al mare. Di questa curiosa deformazione patiscono le navi del Porto che sono ridotte più o meno in navi da fiume, con attrezzature completamente eseguite di fantasia.

Il Museo Civico possiede un esemplare di grande formato in tutto simile alla figura citata, dal quale ho tolto i particolari della *Ripa* riprodotti a pag. 25 (fig. 11). Se si astrae dalle bizzarrie di disegno, questi particolari sono molto interessanti, minuziosi e facilmente confrontabili.

Verso la fine del seicento comparve una grande incisione eseguita ad Amsterdam, ben diversa, artisticamente parlando, dalle precedenti. La riproduzione data a pag. 385 (fig. 93) essendo molto ridotta per le esigenze tipografiche, non può darne che un' idea generale. Anche di questa mi sono servito ripetutamente per vedute parziali del Porto (fig. 14-17 pag. 41-49). Osserverò ancora che da questo tipo di veduta derivano altri (fig. 51 a pag. 229) di minor valore artistico, e che si appalesano come copie tedesche.

Dagli Annali del Casoni ([7]) abbiamo pure memoria di una doppia veduta della città: prospettica, e della cerchia delle nuove mura, geometrica, eseguita per incarico del Governo e donata alla Curia Romana. Questo lavoro è contemporaneo al bassorilievo gittato in bronzo e che ancora possiamo vedere nel Duomo, sotto la statua della Vergine che corona l' Altare Maggiore. Ma delle vedute donate a Roma non abbiamo più nè copia (ed è probabile ne siano state fatte)

nè traccia degli originali. Verso la fine del seicento si stampò ancora un' incisione di grande formato e divisa in due quadri. È la veduta prospettica di Genova da Capo di Faro alla Foce, e quella di S. Pier d'Arena, da Capo di Faro a Sestri Ponente. Se ne trovano ancora esemplari in certe case signorili e, in minor numero, nei negozi di antichità.

È lavoro di un discreto pregio artistico e interessante pei particolari del Molo Nuovo, che mostra le batterie di artiglieria e il piccolo faro che sormontò, per qualche tempo, la testata.

Il settecento non ha alcuna opera originale degna di nota, per quanto ho potuto accertare, ma solo copie e ripetizioni delle precedenti. Si cominciò invece in quei tempi a illustrare i principali monumenti della città e questi disegni furon raccolti in cartelle o ridotti ed inseriti nelle Guide Pittoresche edite per lo più in Genova stessa, come quella famosa del Ratti ([8]). Il Museo Civico e la Biblioteca dell' Ufficio d'Arte possedono numerosi esemplari originali di queste stampe, caratteristiche per un fare grandioso nelle architetture e per uno spaziare insolito e inverosimile delle vie e delle piazze.

Le ultime vedute generali di Genova risalgono alla metà del secolo scorso; molte, anzi, la massima parte, sono eseguite in litografia, sistema grafico allora assai in voga. E provengono da disegni presi dal vero. Ne ho dato un esempio a pag. 322 (fig. 78). In esso si può ancora esattamente confrontare la fabbrica del Convento di S. Benigno e la torre già ridotta a *semaforo*, con l' antico disegno risultante dal quadro del Grassi; vi si scorgono ben distinte le arcate gotiche del convento primitivo.

La scoperta della fotografia chiude definitivamente questo ciclo di vedute: furono dapprima i *dagherrotipi*, che, veramente non potevano competere, dal lato industriale e artistico, con le litografie e le silografie mentre, dal lato documentario,

già le vincevano senza contrasto, per l'esattezza infallibile e meccanicamente ottenuta dei minimi particolari. Ma i *dagherrotipi* non si potevano riprodurre.

Il primo perfezionamento, consistente nel *processo negativo e positivo all'albumina* diffuse a migliaia le vedute giudicate in quei tempi meravigliose, e la scoperta più recente, della riproduzione con gli inchiostri da stampa trasformò in questo campo, come in tutti gli altri attinenti all'illustrazione del libro, ogni antico sistema. Ora, la prospettiva di una città, indipendentemente dalla fotografia, non ha più ragione di esistere se non come soggetto artistico di paesaggio.

E ritorniamo così, in certi e rari casi, alle antiche pitture a olio, dalle quali siamo partiti per compiere questa sommaria rassegna.

*
* *

Se le vedute di città possono egualmente interessare lo studioso e il curioso di cose antiche, le carte topografiche, o *planimetrie* hanno una speciale importanza per l'archeologo. In queste troviamo un elemento di confronto assolutamente sicuro: le forme geometriche degli edifizi e delle vie si sostituiscono a quelle rappresentative, troppo dipendenti dalla fantasia o anche dall'imperizia dell'artista.

Un semplice raccordo delle unità di misura antiche con le attuali, ci permette di sovrapporre la *pianta* di qualche secolo fa con una dei nostri tempi e tutti i rilievi e la restituzione di quartieri, anche scomparsi, vengono compiuti automaticamente riducendosi a semplici problemi di costruzione geometrica.

La prima planimetria della nostra Città risale al 1556 e fu delineata in una grande tela ad olio, ora conservata al Museo Civico (Sala VII) da una Commissione di ingegneri i cui nomi risultano ancora, per cura del Governo. L'insieme della Città è diviso in quadri contraddistinti dalle prime lettere

dell' alfabeto. Un quadro a parte reca l' indicazione di tutte le località contenute nel disegno, il nome dei principali edifizî e monumenti etc. Di questo lavoro venne fatta una copia, verso la fine del settecento, copia esatta, senza le aggiunte e modificazioni che pure in quel corso di tempo erano avvenute.

In essa i quadri sono ridotti isolatamente e formano altrettanti fogli di una cartella; una veduta generale li riassume e reca la stessa nomenclatura della pianta del 1656.

Dalla copia del Secolo XVIII il Podestà aveva tratto molti *calchi* ai quali io ne aggiunsi altri e sono il soggetto delle illustrazioni riprodotte a pagg. 105 - 113 - 129 - 214 etc., (figg. 28 - 29 - 32 - 48). La serie dei *Ponti*, la *Darsena* e l'*Arsenale*, il *Mandraccio*, il *Molo Vecchio* sono in queste piante perfettamente definiti nelle loro dimensioni e nella loro orientazione, ciò che è ben lontano dall' ottenersi colla vista delle figure prospettiche. E per una ricostruzione ideale di queste ed altre località, i particolari delle vedute debitamente scelti e sceverati dagli errori, dovrebbero sempre essere *inquadrati* sulla corrispondente porzione della planimetria.

Con questo procedimento si potrebbero ottenere dei rilievi totali o parziali di Genova, sul genere di quello che rappresentava Roma e riuscì di tanto interesse all' ultima Esposizione (1911).

La pianta di Genova del 1556 e la copia della fine del settecento servirono a un certo numero di planimetrie delle quali la fig. 12 pag. 33 dà la regione completa del Porto: lavoro degli ultimi anni del Secolo XVIII.

Nell' epoca Napoleonica, e specialmente in occasione del famoso *Blocco*, gli ingegneri francesi eseguirono numerosi rilievi di piani della Città e delle fortificazioni, di cui molti esemplari e abbozzi formano una interessantissima collezione all'Archivio di Stato.

Ma per tutto il corso dei Secoli XVI e XVII e specialmente nel XVIII sono numerosissimi i *tipi geometrici* di determinate località, ordinati dal Governo o presentati da privati per contestazioni di confini, progetti di ricostruzione etc. Il Podestà ne aveva scelto un certo numero per commentare diversi passi della sua Opera, ai quali rimando il lettore. Accennerò solo ad una *pianta della Darsena* ricavata dalla raccolta dei Tipi dell'Archivio di Stato, (pag. 256 fig. 59) importantissima per l'indicazione e nomenclatura di tutti i locali dell'Arsenale, fra l'altro, della *Moschea* ad uso dei *forzati* turchi delle nostre Galere. L'esistenza di questo edifizio non era, credo, fin'ora stata resa nota da alcuno scritto o memoria.

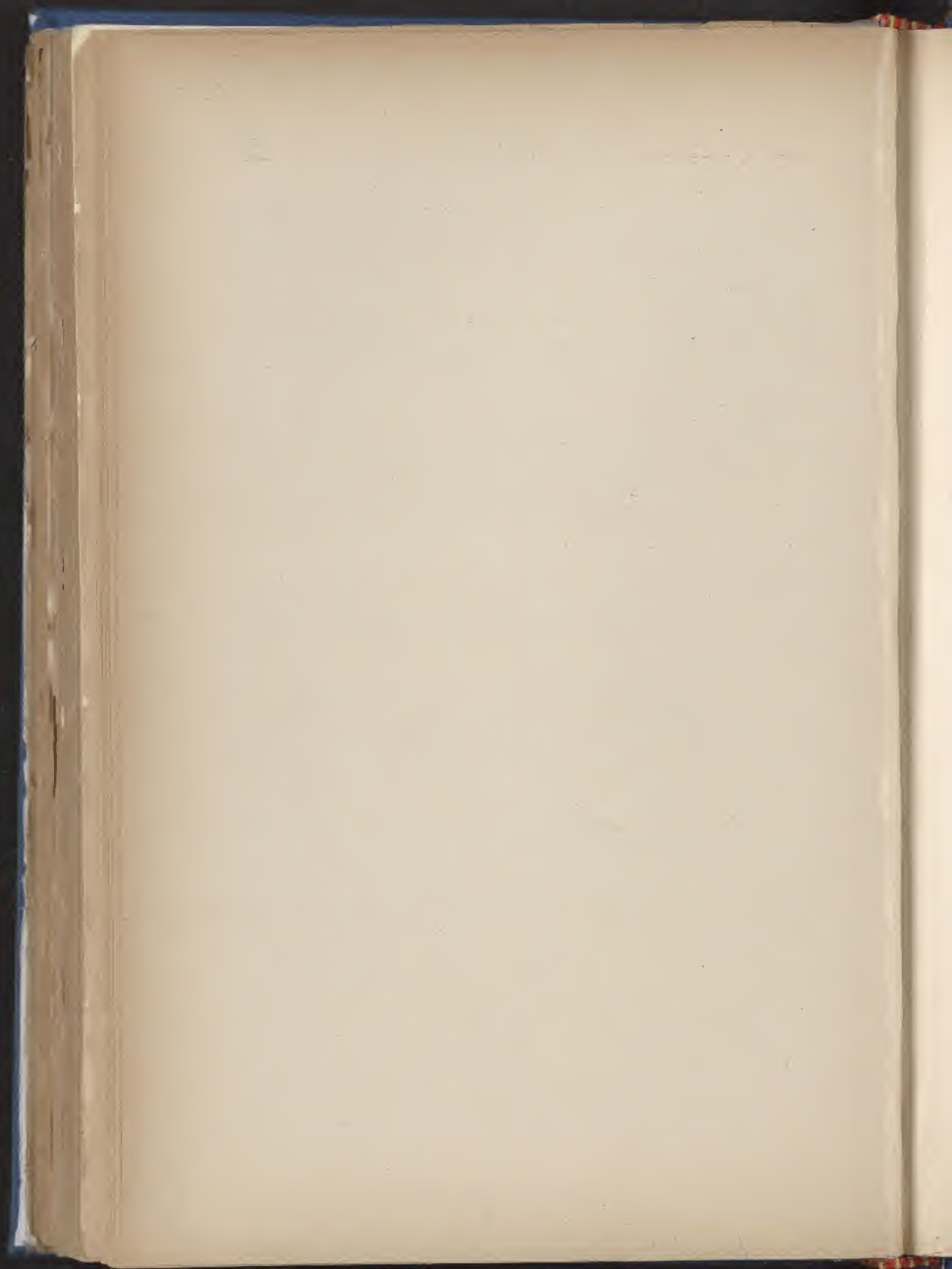
Mi rimane ora a parlare di altre illustrazioni di quest' opera, tralasciando naturalmente, quelle per quali il testo fornisce spiegazioni sufficienti. A pag. 65 (fig. 22) abbiamo una ricostruzione di Genova nel secolo XII eseguita dallo scrittore Cevasco. Gli elementi che concorsero a questa ricostruzione sono tratti dai documenti dell'epoca, specialmente da quelli pubblicati nella Raccolta dei *Jurium*, o risultanti dalle *Pandette* del Richeri. La veduta del Cevasco, il cui originale è inserito in una raccolta della Biblioteca dell' Ufficio d'Arte, fu molte volte ristampata, con e senza indicazione della fonte, in lavori storici dei nostri tempi e concorse alla confezione di una pianta e di un quadro ad olio ordinato dal Municipio al tempo dell' Esposizione Colombiana (1892). Questo quadro si conserva nella sala VII del Museo Civico, e sarebbe desiderabile fosse richiamata in una nota del Catalogo la circostanza che si tratta di una *ricostruzione ipotetica* di Genova nel secolo XII. Ciò, per non trarre in inganno i visitatori del Museo poco versati in materia di Iconografia.

Una serie di fotografie (fig. 4-5-6-7-23 pag. 5-8-9-11-67) ci mostrano con precisione gli aspetti di punti ormai completamente spariti ed hanno perciò il massimo valore documentario. Le ho fatte qui riprodurre perchè le loro copie cominciano a diventare assai rare. Le fig. 21 (pag. 63) e 70 (pag. 296) sono tratte da incisioni direttamente ricavate da *dagherrotipi* del tempo, più antiche quindi, di qualche ventina d' anni delle precedenti.

Saggio di incisioni artistiche sono le fig. 33-50-67-69-75 (pag. 145-222-284-289-313) che interpretano in modo spesso romantico, alla moda del tempo (1830-50), diversi momenti e località di Genova. Il *Palazzo di S. Giorgio* e la *Porta del Molo* (fig. 36-43 pag. 161-191) facevano parte di litografie componenti un album ormai sparito completamente: ne avanza solo la riproduzione fotografica, anch' essa assai rara, per qualche tavola, e da queste riproduzioni ho fatto eseguire le Figure inserite in quest' opera.

Una curiosa veduta di Genova, usata come fondo a una composizione allegorica, commentata a sua volta da noti versi latini parafrasati in tedesco, mostra come già nei secoli passati l' imagine della Superba e quella del suo porto servissero come simbolo dell' operosità (fig. 55 pag. 239).

E chiudo, con l' accennare a un' *acquaforte* del celebre artista francese *Jornel Sylvestre* che dà una visione alquanto soggettiva del « Fanal de Genne » motivo che ha ispirato, tratto per tratto, l' altra incisione inserita a pag. 78 (fig. 25).

G. Pessagno

NOTE.

(1) La cupola di S. Lorenzo, nel quadro del Grassi, presenta varî ordini di colonne in cui il nostro Gaetano Poggi volle riconoscere gli avanzi del monumento d'Augusto alla Turbia, asportati dai Genovesi in Provenza (V. *Numero Unico:* Il museo di Storia e d'Arte, Genova, Armanino 1908). È certo l'uso dei nostri antichi di impiegare, nelle loro costruzioni, materiali artistici provenienti da prede di guerra, come ricordo. Così fu fatto a Palazzo S. Giorgio coi *mascheroni* del *Pantocratore* di Costantinopoli. Ma per S. Lorenzo ignoro se, e quanto, i documenti permettano di precisare il fondamento di questa tradizione che presenta d'altronde tutte le probabilità.

(2) L'esame di queste figure, fatto sull'originale, al Museo, rivela la presenza di una comitiva di cavalieri scortati da balestrieri a piedi. Potrebbe anche trattarsi di esercizî delle nostre milizie, sulla spianata del Bisagno, se questa ipotesi si accordasse col piccolo numero degli individui, colla loro formazione in corteo, colla direzione che tengono e sopratutto col fatto che nel nostro esercito la cavalleria non esisteva, si può dire, affatto.

(3) Questo affresco del Tavarone, insieme ad altri, venne tolto dalla demolizione del Palazzo già appartenuto ai Grimaldi. Nell'atrio del Municipio furono posti i soggetti del « Ricevimento di D. Giovanni d'Austria (1573) e del Cardinal Pacheco (1581) ». Il resto giaceva nei fondi del Palazzo Bianco, dove il Cav. Boscassi, esaminando quegli avanzi, riscontrò in un frammento, e riconobbe la figura della Briglia. Ora questa pittura, di un'importanza unica per le nostre memorie, è conservata al Museo Civico, dal 1904.

(4) Al principio del quattrocento esisteva a S. Tomaso un palazzo del Comune e all'Archivio di Stato troviamo, pel 1404 e 1412, i conti dei lavori di ricostruzione e aggiunta di due sale a quell'edifizio (Archivio di Stato - Sezione *Finanze. Reg. Expense fabrice Palatii etc.*).

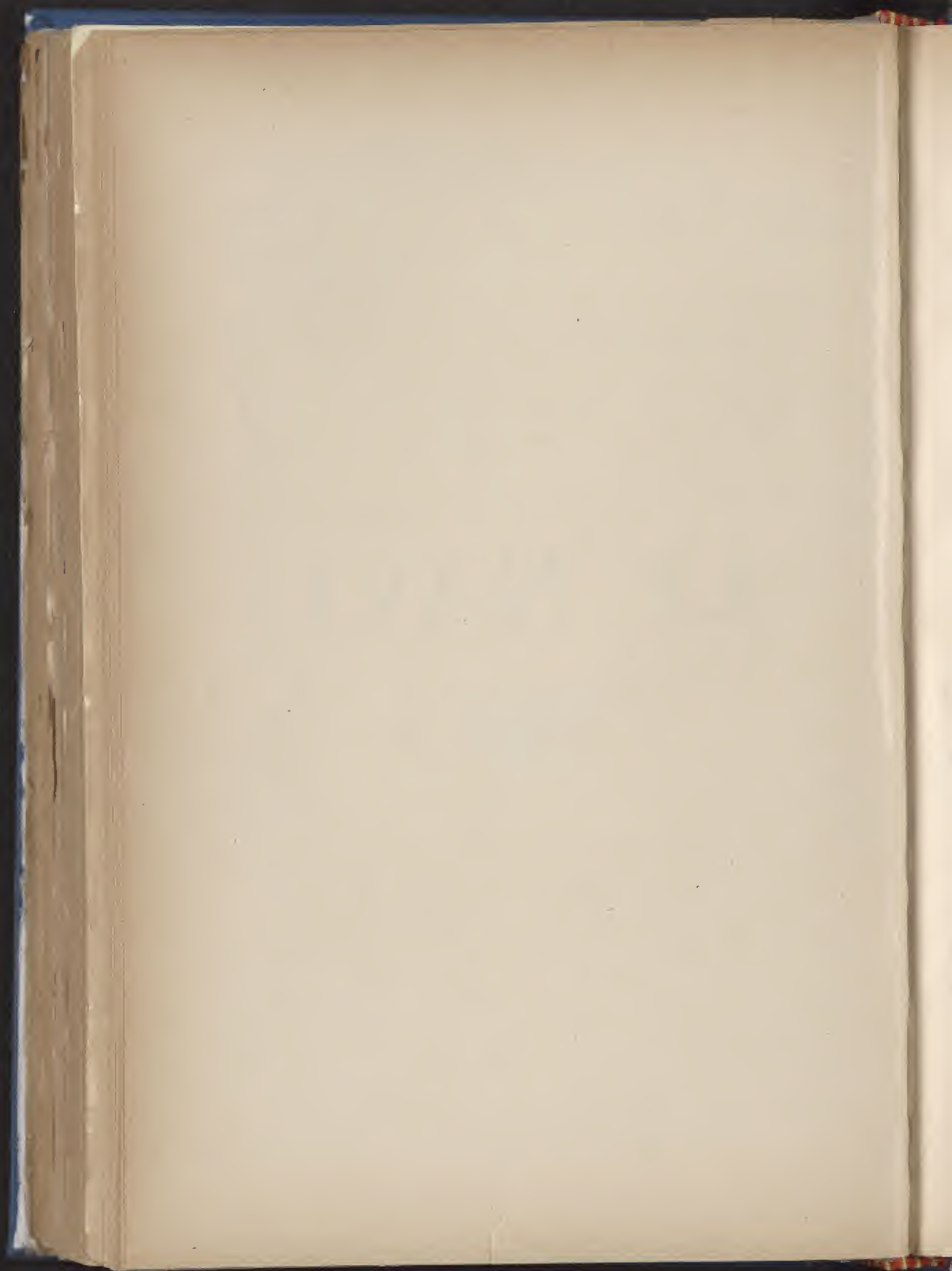
(5) Sulle aggiunte fatte nel Secolo XVI alla nostra Torre, vedi quanto scrive l'ALIZERI nella *Guida di Genova* (Sambolino, 1875,) con citazioni di documenti. L'innalzamento venne ordinato perchè il suono della campana che radunava i Consigli potesse espandersi a maggiore distanza.

(6) La storia del Palazzo Doria a Fassolo e le vicende di quella regione sono esaurientemente studiate nel Volume X della Soc. di St. Patria, Fasc. I., donde risulta che la costruzione e l'insieme dei giardini avevano l'aspetto attuale fino dalla metà del Secolo XVI.

(7) CASONI - *Annali* - Libro VII - Anno 1633.

(8) RATTI - *Guida di Genova* - Genova, Y. Gravier, 1784.

GIUSEPPE PESSAGNO

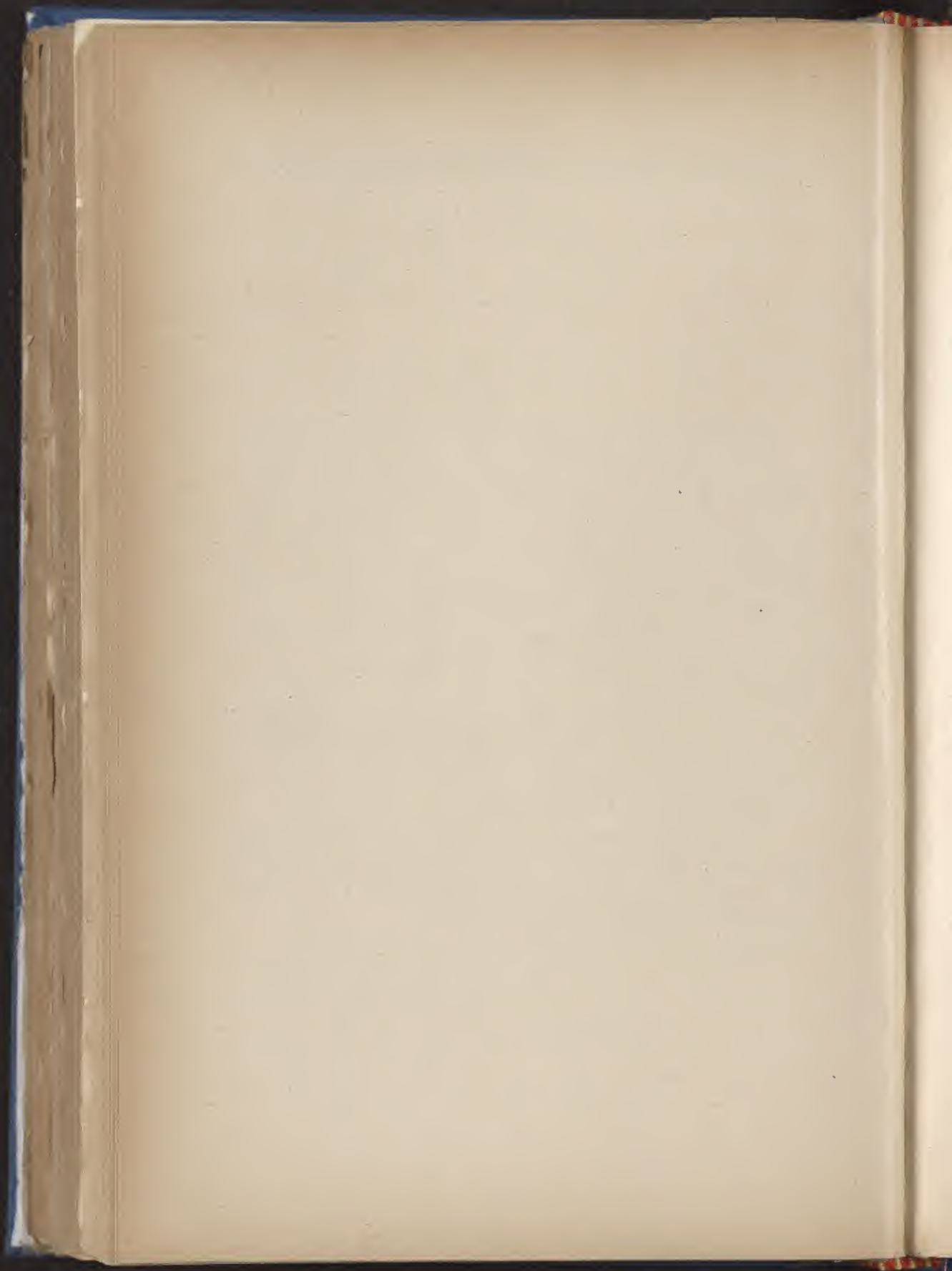
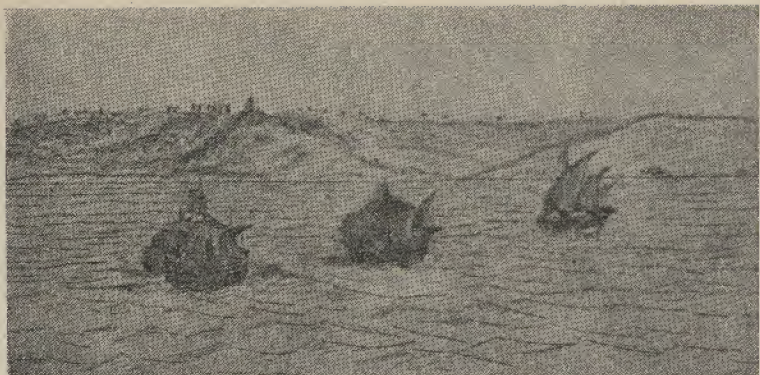
LE NAVI

Ho raccolto in queste pagine figure e documenti di antiche navi, che ritengo possano interessare i lettori del « Porto di Genova », completando in questa parte l'opera dell'Autore.

Ragioni di opportunità ed esigenze tipografiche hanno tracciato i limiti di questo studio. Mi sono attenuto solamente ad illustrare tipi di navi che hanno diretta relazione colle memorie del Porto e le collezioni dei nostri Musei.

Il lettore potrà quindi spiegarsi perchè ho dovuto e potuto nel primo Capitolo trascorrere dalla nave romana..... alle *Caravelle* di Colombo.

Galee e *Galeoni* sono illustrati negli altri Capitoli con documenti originali: inventarî e figure tratte da modelli dell'epoca, quadri, stampe, ecc., scelti fra quelli che presentano le migliori garanzie di autenticità.

Alcune notizie di navi meno conosciute chiudono questo brevissimo studio il quale - tengo a dichiarare - non vuole in nessun modo invadere il campo, sempre vasto e poco esplorato, dell'archeologia e della storia navale.

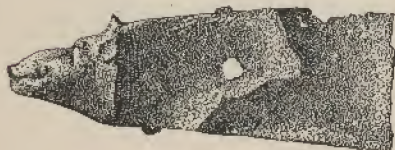
G. PESSAGNO

CAPITOLO I

Dalla Nave Romana alle Caravelle di Colombo.

Nell' anno 1597, in Luglio, mentre si compievano grandi lavori di restauro fra il Ponte Spinola e la Darsena, il *pontone* trasse dallo specchio acqueo un avanzo di nave che gli eruditi di quei tempi assegnarono subito all' epoca romana. Si trattava di un bronzo foggiato a testa di cinghiale — *morro di porco* o *morro di tosino* — come più semplicemente lo designarono nelle carte di allora.

Questo cimelio venne murato sulla porta della grande Armeria di Palazzo con una lapide in cui latinamente se ne esaltava la rarità, e rimase al suo posto fino ai primi anni

del secolo scorso. Passata la Repubblica, nel 1815, sotto il dominio del Re di Sardegna, Carlo Alberto, verso il 1833, per completare la raccolta di armi che radunava in Torino, tolse a noi quel ricordo secolare, del quale, dopo molte vicende, solo in questi ultimi tempi potemmo ottenere una copia, esposta al Museo Civico, e riunita alla lapide originale che, per curiosa combinazione, non trasmigrò a Torino.

Questa, la storia del famoso *rostro:* perchè effettivamente, non ostante le ipotesi recentemente avanzate, si tratta di un *rostro* di nave romana e non di un *xystus.* A tutti è noto il punto ove nelle navi era innestato il rostro: una mediocre conoscenza delle medaglie romane e dei bassorilievi così abbondantemente riprodotti nelle opere di archeologia, basta a rendere chiara la idea di questo particolare. Il *xystus* invece sarebbe stato una trave armata di acuta punta metallica e bilicata sopra coperta: un vero e proprio *ariete marino,* come lo descrive il Guglielmotti [1]. Ma l'esame del cimelio venuto in luce nel 1597 ci mostra al punto di innesto del bronzo, lacerato, una sezione piatta che male corrisponderebbe all'ufficio del *xystus* mentre esattamente si adatta alle forme affilate dello sperone prodiero, sperone multiplo e rivestito per ornamento ed arma offensiva insieme, della testa di cinghiale.

Rostro di nave
trovato nel nostro Porto l'anno 1597

Ho detto come i nostri antichi ascrivessero, senza indugio, quel rostro a nave romana: non solo, precisarono anche più: nave romana affondata nella battaglia contro Magone Cartaginese. Quest'affermazione rispondeva alla mania, invalsa dopo il rinascimento, di ricorrere per ogni cosa, ai grandi drammi della storia; tanto più, che Genova aveva la pretesa di provare

la propria origine romana, in fatto molto oscura e non suffragata da monumenti come in altre regioni.

Ma a noi, più sereni o più scettici, pare eccessivo il credere che quella nave sia proprio affondata nel combattimento contro Magone (combattimento molto ipotetico) e ci domandiamo ancora: la nave è romana, cartaginese, ellenica o etrusca? Perchè ciò che *romano* era pei nostri avi, per noi è andato complicandosi di molti significati. Ora, se teniamo presente che le monete di Populonia portano costantemente l'impronta della scrofa, non sarebbe fuori di luogo concludere per una nave etrusca, ben sapendo che gli ornamenti, sia dipinti sulle vele, sia situati in varie parti dello scafo, sia gittati in bronzo come il rostro, avevano spesso un simbolo di provenienza o di nazionalità.

Del resto queste disquisizioni, sono qui fuori di luogo: ho voluto semplicemente ricordare il primo avanzo di nave, quello che inaugura le memorie sul nostro porto.

Il *rostro* appartiene specialmente alla marina militare, e tanto si è parlato della *trireme*, tante questioni si sono fatte sugli ordini e sulla disposizione dei rematori, che credo opportuno di ometterne persino il riassunto, per occuparmi invece della nave mercantile, meno conosciuta. Genova aveva certamente il carattere di *Emporium* fin dai primi tempi e le navi mercantili dovevano frequentarla a preferenza delle militari. È quindi interessante per noi l'esame di un monumento scoperto a Roma nel 1863, che pare fatto a posta per dare l'idea completa su quelle antiche costruzioni. Il bassorilievo detto *Portuense*, riprodotto a pag. 497 ci mostra due navi delle quali una è appena giunta in porto e ha *dato fondo*, l'altra manovra per raggiungere la compagna e passa a gonfie vele davanti al Molo. Navi evidentemente mercantili come giustamente arguisce l'illustre Guglielmotti [2] perchè sprovviste di remi e molto fornite di velatura, relativamente alte

e capaci di carico, mancanti di macchine militari e di rostro: tutti caratteri delle navi *onerarie*. Queste poi, erano specialmente destinate al trasporto del vino come lo comprovano gli ornamenti e i simboli bacchici ovunque prodigati, e più, la figura di marinaio che sbarca reggendo sulle spalle un'anfora. Si trattava di battelli di una portata assai mediocre: cinquanta tonnellate delle nostre, circa; lunghe, stando ai calcoli del Guglielmotti, m. 9,50, larghe 2,65, alte 2. Cifre che fanno sorridere noi moderni, e tuttavia sono, in media, quelle che caratterizzano ancora i tipi della nostra piccola marina di *cabotaggio* lungo le Riviere e per tutte le coste d'Italia, navi delle quali qualche modesto esemplare si vede nel nostro porto accanto alle colossali costruzioni moderne.

La poppa è arrotondata, più alta di tutto il corpo della nave, fasciata con doppio giro di cordoni o cinte, fornita di due sporti intagliati; sulla *ruota* sorge un ornamento caratteristico e simbolico: il *chenisco*, rappresentante il collo di un uccello acquatico, per presagio di eterno galleggiamento. Al di fuori, in rilievo, risaltano le figurine di Venere e degli Amorini. Sopra la coperta sta l'alloggio dell'equipaggio che si stende fino all'albero maestro: alloggio chiamato allora *tugurium*, l'origine della nostra *tuga*, che ha presso a poco mantenuto il medesimo significato. La figura reca pure chiarissimi i particolari del doppio timone, sospeso, a pala, terminante con l'*aggiaccio* o *barra* e il timoniere, nascosto in una specie di nicchia incavata nel palco, sta al governo della nave.

In questo bassorilievo la parte più importante però è data dall'attrezzatura, veramente completa. Le navi portano due alberi, uno, maggiore, al centro, sostenuto da quattro coppie di *sartie* fornite delle *bigotte* e *landre*, coi *parasartie* fermati alla *banda*. È pure visibilissimo il grosso *straglio* che assicura l'albero da prua. L'albero minore, una specie di *trinchetto*, è

inclinato a prora come negli attuali *navicelli*. La vela maestra è inserita all' antenna, o *pennone:* questo è sostenuto e manovrato dalla *trozza*, dalla *drizza*, dai *bracci* e dalle *mantiglie* cose e nomi, che nella marina veliera hanno traversato i secoli ed è meraviglioso, per chi ha pratica di cose nautiche, il trovarle così ben rappresentate in questa figura dei tempi più remoti ([3]). La vela maggiore, divisa in *ferzi*, porta effigiata la *lupa* emblema prettamente romano, che richiama forse qui il nome della nave stessa. È sormontata da una specie di vela di gabbia, l'*artimone*, spiega il Guglielmotti, la vela della quale si era cercato invano tra gli archeologi forma e posizione. Ma per non continuare più a lungo in questo esame che mi trascinerebbe troppo lontano e rischierebbe di annoiare soverchiamente i profani, richiamerò per ultimo l' attenzione del lettore sulla scena della vita di bordo che si svolge a poppa della nave. Il Padrone, giunto felicemente in porto, sacrifica agli Dei tutelari, l' ancella regge la cassetta dei profumi e un servo porge la *patera* per offrire con una libazione, le primizie del carico. E mentre questa cerimonia ha luogo a poppa, l' equipaggio procede alle manovre per l' approdo imminente; un marinaio ammaina la vela — il *dolone* — a prua, un altro scioglie i legami del timone stando nella lancia o burchiello; altri sopra coperta intendono a diversi lavori, proprio come succede oggi all' arrivo delle nostre barche, cosicchè sotto quest' ultimo aspetto il bassorilievo Portuense è vivo e parlante. Anche lo sfondo ove si svolge la scena, dà un' idea completa del porto di un Emporio come forse avremo posseduto noi Liguri. Questo è il Porto di Roma — l'attuale Ripetta — ed è naturale che il nostro, in quei tempi, avrà avuto meno adornamenti di statue sui moli.

Ecco, ad ogni modo, il *faro*, parte essenziale: il faro romano col fuoco di pece o di erbe che costituiva l'unico sistema di illuminazione, durato fino al chiudersi del medio evo ed

oltre ancora. Ecco gli anelli cui si raccomandava il *cavo* delle navi in ormeggio ed ecco la tavola o l'attuale *scalandrone*, semplicemente poggiato sul molo, ove scende il marinaio portatore dell'anfora. Ci troviamo davanti a una perfetta rievocazione della vita marinara di quei tempi, ai quali ci riconduce il *rostro* trovato nel nostro porto.

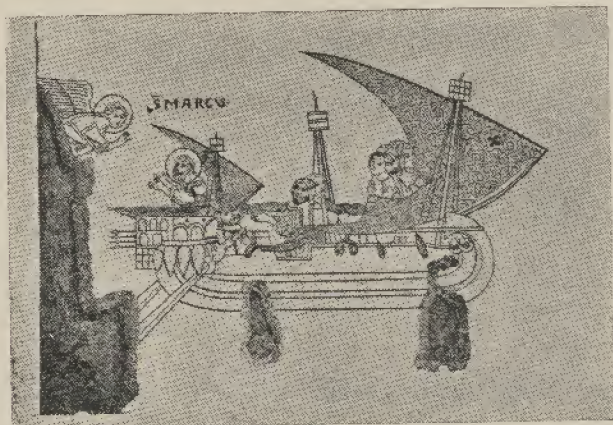
E si incominciava allora, con forme certo meno rudimentali di quanto altri potrebbe supporre, la tradizione commerciale dei Liguri, l'unica tradizione gloriosa al pari di ogni altra, che nessuno abbia mai tentato di contestare ai nostri maggiori.

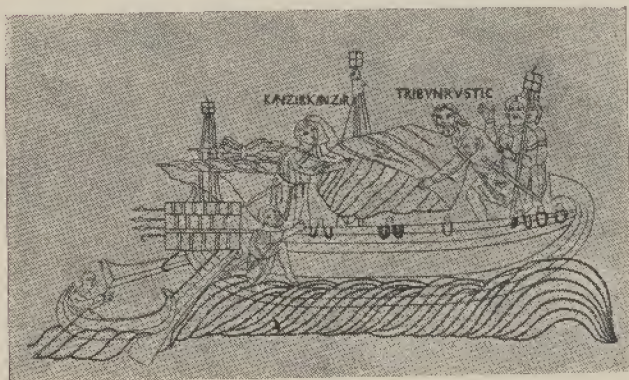
I tempi delle invasioni barbariche, causa della caduta dell'Impero Romano d'occidente, hanno lasciato nella nostra storia locale rarissimi ricordi precisi, misti a molte favole; e non possiamo assolutamente immaginare con qualche fondamento quale fosse la marina di quell'epoca.

Certo, essa fioriva in modo speciale in Oriente, presso l'Impero Bizantino, che se ne giovò efficacemente contro i barbari, riuscendo a prolungare di qualche secolo la propria esistenza continuamente minacciata.

Si può avere una idea approssimativa della nave bizantina studiando i mosaici di S. Marco a Venezia dai quali sono tratte le figure a pag. 495. Queste navi, *Acazie* [3], mostrano quanto poco si fosse innovato nelle costruzioni romane, ma i particolari del disegno sono molto meno dimostrativi di quelli del bassorilievo Portuense, e le figure assolutamente sproporzionate.

Nell'azione di queste figure è d'altronde concentrata tutta l'intenzione rappresentativa dell'artista, il quale si preoccupava unicamente della leggenda di S. Marco. Queste Acazie ci appaiono come navi da guerra, o meglio, armate in guerra:

è caratteristica la grande vela latina inferita all' antenna e le *gabbie* che coronano gli alberi. L' alloggio è sistemato sopra

Acazia bizantina

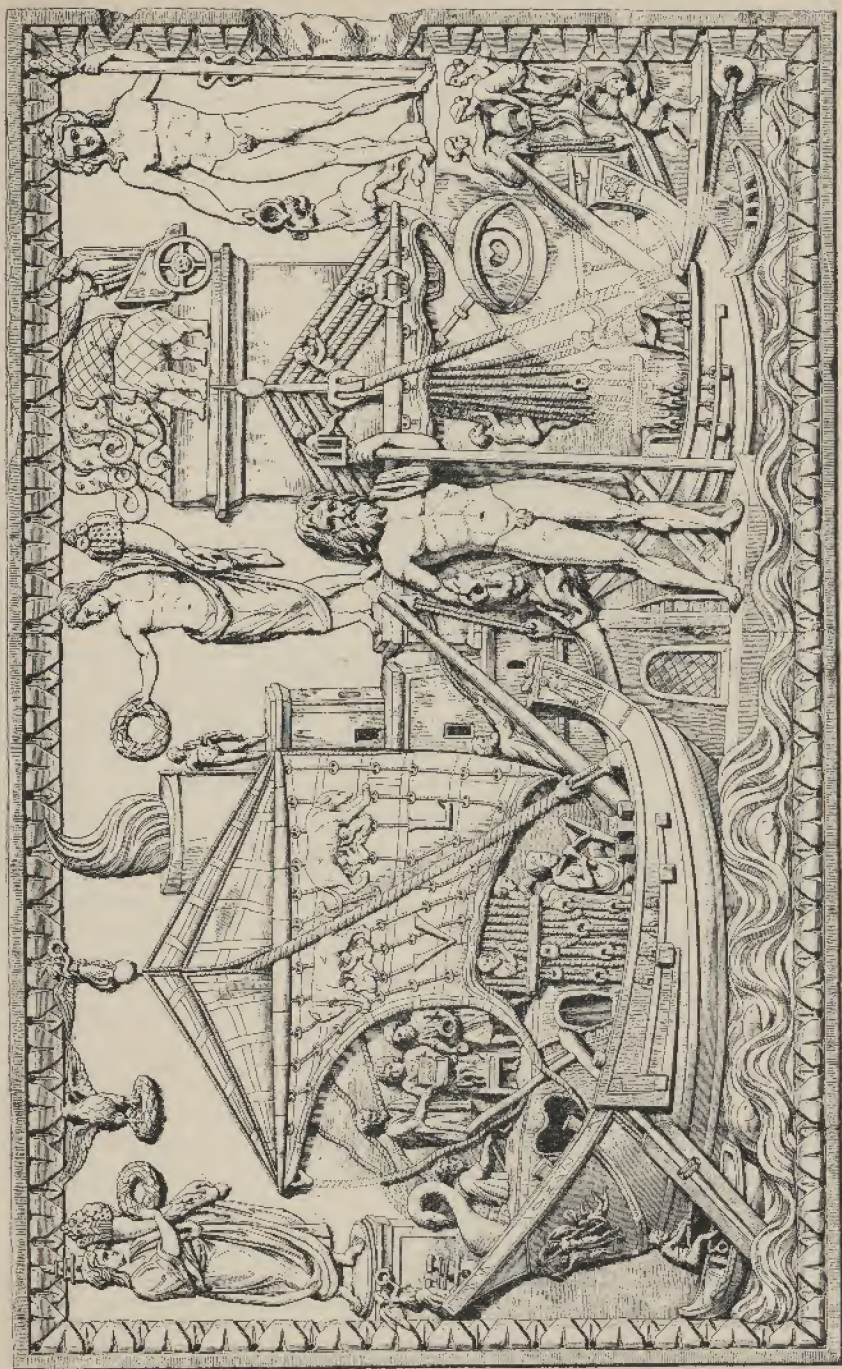
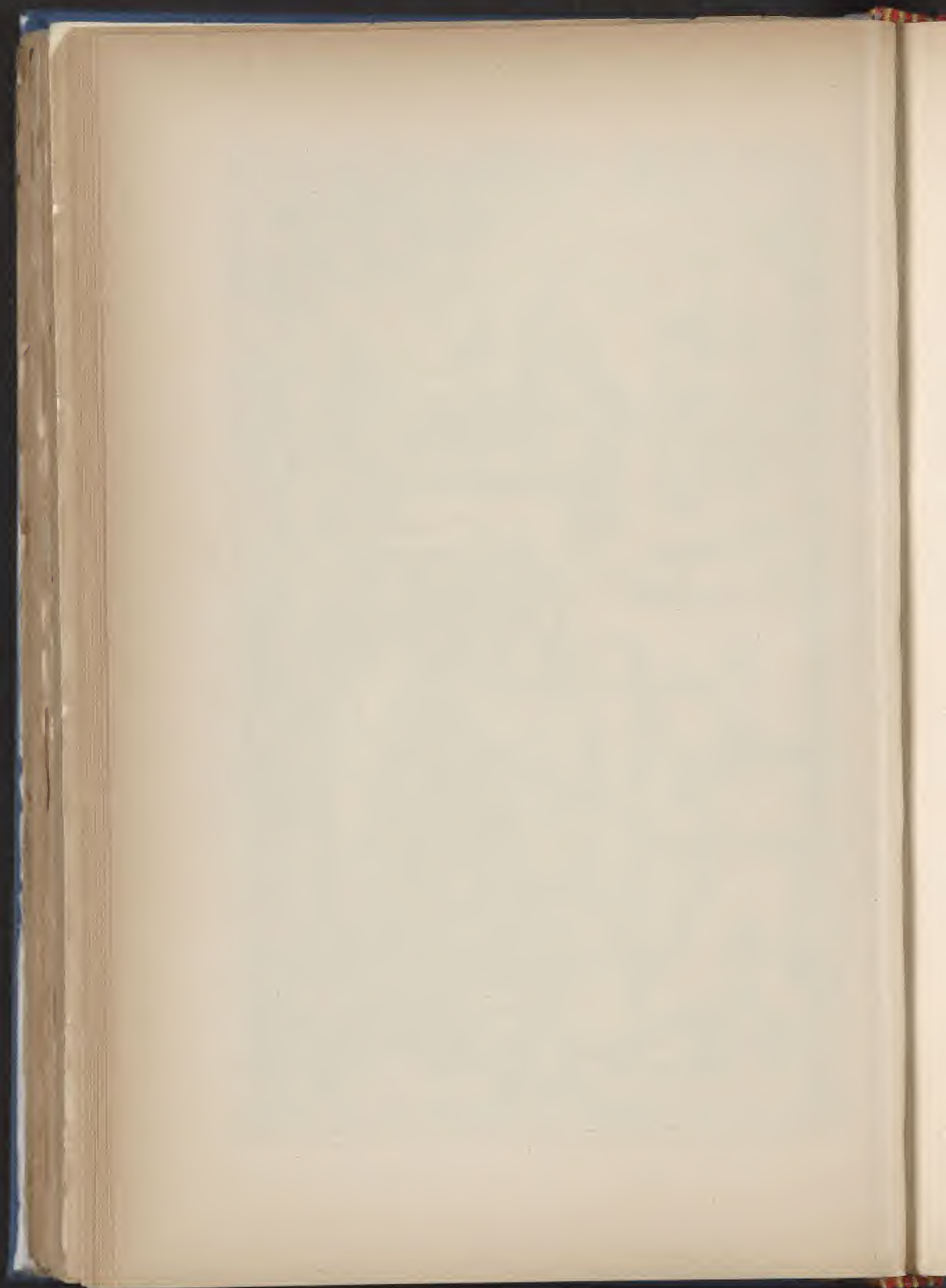
coperta, a poppa. Le linee generali dello scafo, alte sull' acqua e tozze, rivelano la qualità di navi *rotonde* in contrapposto

Acazia bizantina (S. Marco)

alle navi dette *sottili,* molto allungate, che si valevano quasi costantemente del remo. È questa una divisione fondamentale che si operò nel genere delle costruzioni nautiche, fin

dai primi tempi. Navi rotonde, a vela, destinate al carico e al commercio e solo eventualmente adattate alla guerra e navi sottili, a remi, usate pel combattimento. E i due tipi più noti furono: la *nave* propriamente detta, che assunse varie denominazioni nel corso dei secoli: *cocca*, *caracca*, *galeone* e la *galea*, dall' antica *triera*, alle *fuste* e alle *saettie* del quattrocento e del cinquecento.

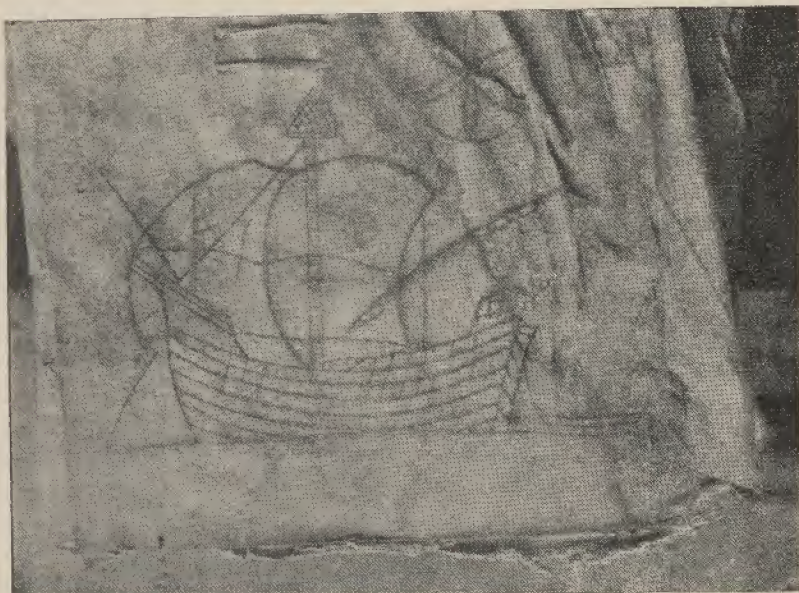
Per tutta la prima parte del medioevo, fino alla fine del secolo XIII abbondano, negli storici e negli annalisti, notizie più o meno particolareggiate di navi, ma rarissimi sono i monumenti grafici; nessuno dei quali ricorda, per noi genovesi, la figura esatta delle nostre navi.

Sappiamo, per esempio, dai contratti notarili di noleggio studiati ampiamente dallo Jal [1] le dimensioni e certe caratteristiche della costruzione di navi del secolo XIII adoperate nella crociata di Luigi IX. Veniamo così a conoscerne con sufficiente esattezza la portata, che era assai rilevante; ma le notizie dei documenti, pure parlando di scafi, di alberi, di vele, non bastano a dare l' idea delle forme particolari di questi scafi e dell' attrezzatura che essi portavano. Solo la figura varrebbe a sciogliere i dubbi, ed è perciò che gli inventarì di nave hanno, per l' archeologia, un' importanza di primo ordine, unicamente quando si possono confrontare e illustrare con documenti grafici. Il che non è disgraziatamente fattibile, in generale, se non verso la fine del quattrocento.

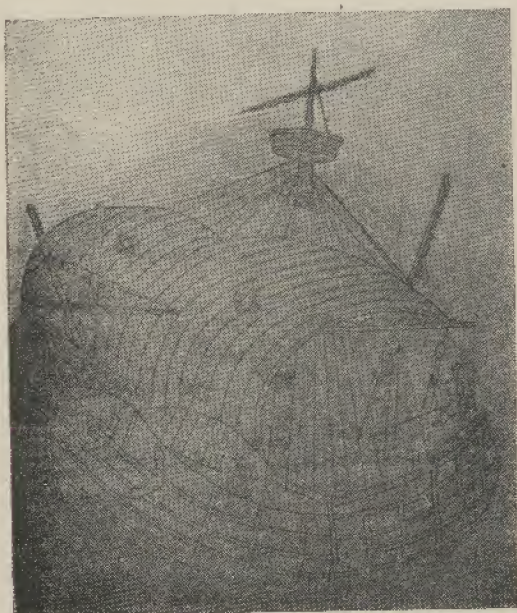
Le notizie degli storici poi, sono ancora meno concludenti. Quando sappiamo da Caffaro della cattura fatta da una grande nave Genovese di un' altra Pisana, armata di cinquecento combattenti (1204); quando risulta l' esistenza di una nave che portava millecinquecento pellegrini e naufragò a Damiata (1182); quando si parla del famoso *Paradisus Magnus* ove imbarcò Luigi IX, nave che apparteneva al nostro Pietro Doria e portò oltre il re, il suo numeroso seguito e l' equipaggio,

Bassorilievo *Portuense* - Epoca di Settimio Severo

cento cavalli sistemati nelle capaci sue stive; possiamo forse con l' aiuto di tali notizie procedere alla ricostruzione di questi esemplari dell' antica arte navale, con qualche verosimiglianza?

Questo va notato anche per le epoche precedenti. Sulle parole variamente interpretate, degli storici greci e romani, scorsero fiumi d' inchiostro per descrivere le navi a quattro, dieci e più ordini di remi, fino a *cinquanta*. E si tentarono delle ricostruzioni grafiche, semplicemente ridicole, come osserva lo Jal. Per citare poi un esempio che tocca noi genovesi: quando si volle rappresentare *la nave di Guglielmo Embriaco*, bisognò pure ricorrere ad un modello di scafo di *galea* settecentesca, che, riattato come era possibile, *alla medievale*, figurò in una pubblica cerimonia, se non erro, nel 1882. Alla seria ricostruzione del modello di una nave occorrono studi di documenti scritti e grafici, scienza archeologica, e soprattutto *senso marino*, qualità rare a trovarsi riunite, e di cui diedero prova felice le opere dello Jal, del Guglielmotti e, recentemente, del nostro capitano E. A. D' Albertis.

Dalla metà del Secolo XIV a tutto il XV abbiamo, in Italia e all' estero, prima assai rare, poi più numerose, varie figurazioni di navi, fra le quali sarebbe troppa presunzione il voler riconoscere i tipi di nave genovese. Queste figure, studiate accuratamente dallo Jal, dal Guglielmotti, da E. A. D'Albertis, per citare le opere più importanti, portano la designazione di nave *Pisana* o *Veneta* o altra, come semplice indicazione del luogo d' origine donde la figura fu ricavata. E non abbiamo dati sufficienti se non per distinguere, in quei tempi, le navi *mediterranee* da quelle *nordiche*. I particolari di costruzione e d' attrezzatura che dovevano differenziare i legni liguri dai veneti e dai catalani (e certamente dovevano esistere) non sono più riconoscibili, in massima parte. D'altronde se Venezia, Pisa e persino qualche città distante dal mare, come Padova, hanno fra le loro antichità qualche figurazione di nave, Genova

ne manca assolutamente, fino alla fine del quattrocento. È pur vero che nel manoscritto del Caffaro s' incontrano disegni di vascelli o galee, ma di questi, per le loro dimensioni e pel modo troppo sommario col quale sono trattati, non si può fare assolutamente conto. La prima figura attendibile, per quanto rozzamente delineata, che io ritengo esistere in Genova, l' ho

Nave del 1465 tratta da un Registro dell' Archivio di Stato

scoperta in un Registro dell' Archivio di Stato, appartenente alle Carte del Banco di San Giorgio e che risale al 1465. Rappresenta una *nave* a vela, attrezzata a tre alberi con *maestra* e *trinchetto quadre* e *mezzana latina,* molto simile alle navi del Carpaccio, famose, dipinte nella *Vita di S. Orsola,* (pag. 505) e simile pure alle *caravelle* di cui tratterò più avanti. Anche la nave della Carta di Grazioso Benincasa (1482)

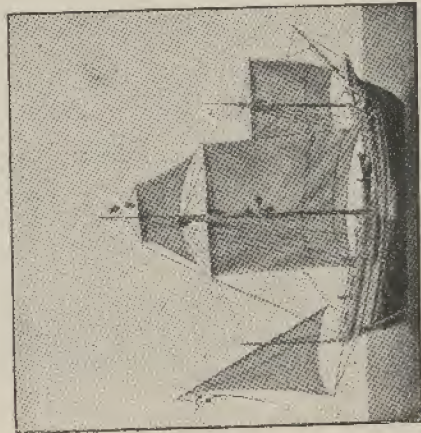
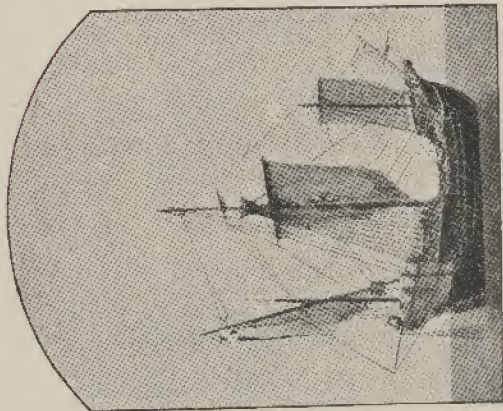
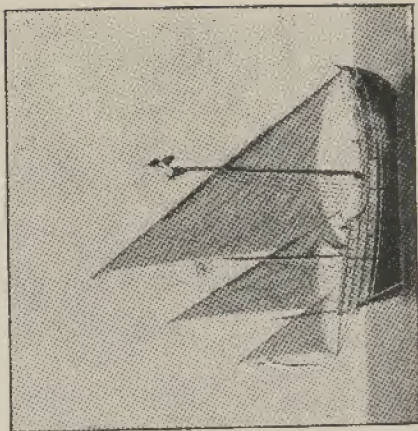
(pag. 501) presenta tutte le analogie di scafo e di attrezzatura con quella del nostro registro. Confrontando le tre figure, ci colpisce la forma caratteristica della prora, molto rilevata e coronata dalle sagome sporgenti del castello o *ballauro*, il fasciame dell' opera morta sostenuto dalle costolature o *bottassi*, il castello di poppa con la camera. La pittura

Nave del Secolo XV
tratta dalla Carta di Grazioso Benincasa

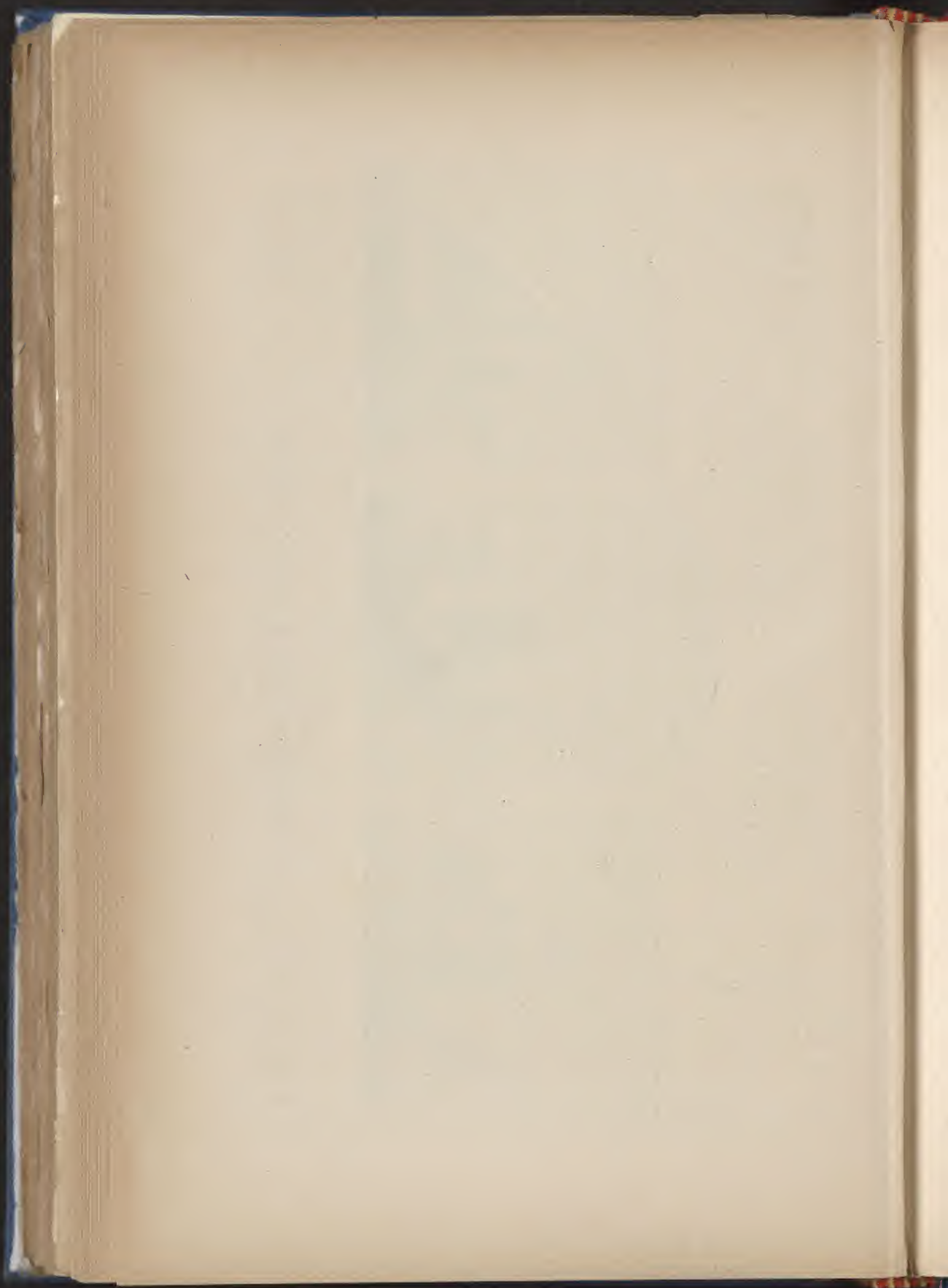
del Carpaccio sviluppa bene tutti questi particolari con la precisione di disegno, straordinariamente analitica, propria di quell' autore e trasforma le semplici linee rozzamente condotte dall' amanuense genovese sulla copertina di un registro d'ufficio. Però in questo disegno i tratti essenziali esistono tutti, nettamente accusati, e la mano che li espresse apparteneva a persona cui le navi dovevano essere familiari.

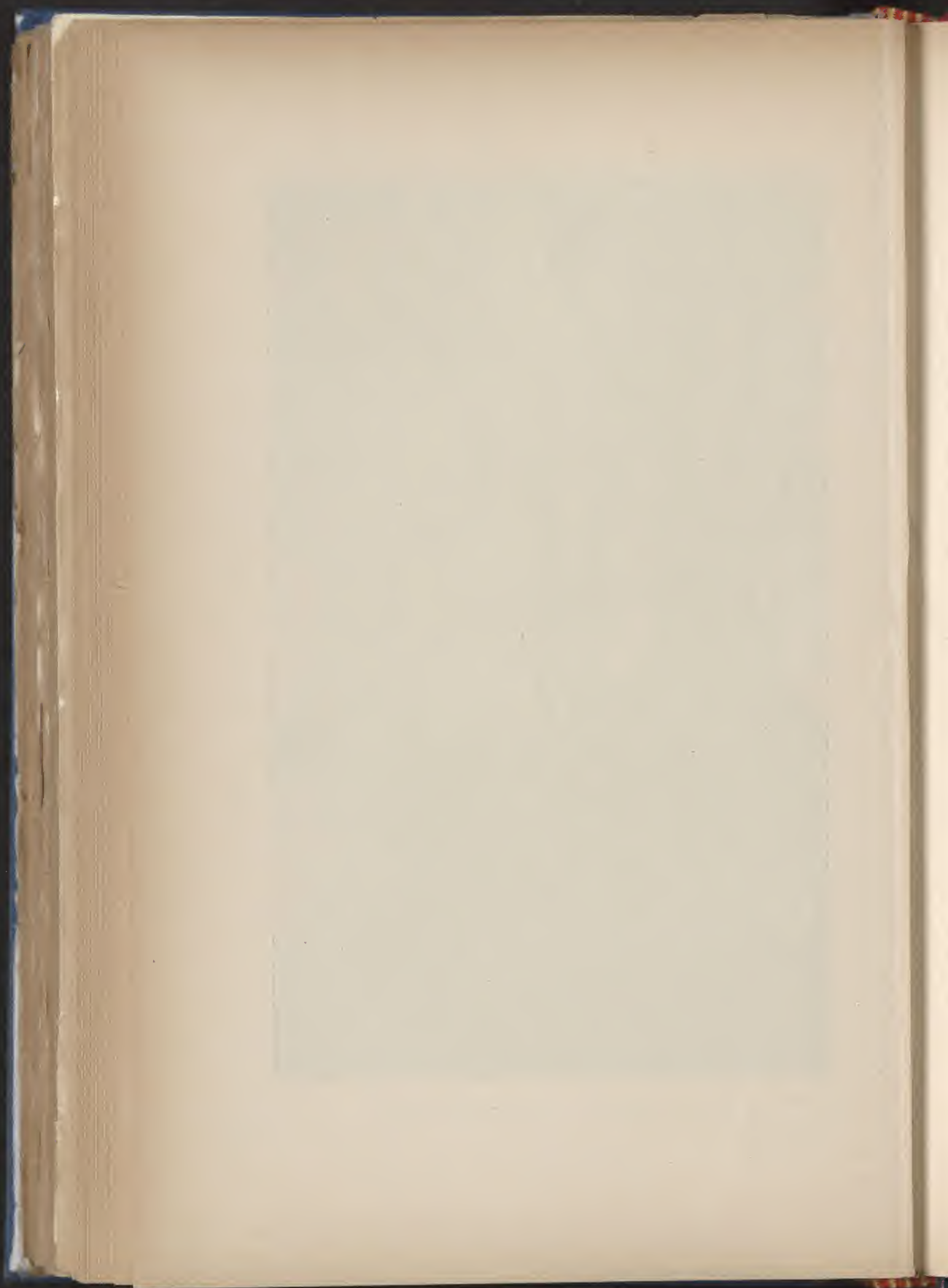
L' albero maestro porta la *gabbia* e dall' *incappellaggio* parte lo straglio: il *trinchetto* è appena accennato, la *mezzana* ammainata lungo l' antenna. A poppa si vede persino il fanale, particolare dimenticato nella figura del Benincasa. Il timone alla *navarresca*, con l' *aggiaccio* ben segnato entra sotto la *camera.* La barca *di cantiere* o *scialuppa*, sta al rimorchio, e un tratto che scende dall' *occhio*, a prora, indica che la nave ha dato fondo all' àncora. A proposito di questo disegno, riesce evidente l' osservazione da me fatta sulla determinazione di nazionalità che si suole attribuire allè figure di navi. Chiameremo, e con ragione, *nave genovese* questa, del Registro di S. Giorgio. Tuttavia quale differenza troviamo fra il tipo genovese e il tipo sincrono, *veneto*, dato dal Carpaccio? E, ripeto, differenze ve ne saranno state senza dubbio, ma a noi dopo quattro secoli e più, avanzano, quando avanzano, un disegno grossolano e un quadro celebre: con quale criterio potremo discorrere di *nave genovese* e di *nave veneta* se non col criterio molto relativo dell' origine di questi due documenti?

Col cadere del secolo XV entriamo in un' epoca — l' epoca di Colombo — per la quale gli studi di archeologia navale trovarono indirettamente, molto incremento. Dopo le disquisizioni e le dispute, non ancora finite, come pure dovrebbero, sull' origine del nostro immortale concittadino, dopo la ricerca affannosa e l' illustrazione dei suoi scritti, dopo l' esumazione della sua effigie, neppur essa scevra di contestazione, l' interesse del pubblico venne attratto dalle navi che compirono il miracolo di scoprire un nuovo mondo.

E, fortunatamente, in questo campo, gli studî, interdetti per la loro stessa natura, a ogni sorta di profani che si erano pure occupati bene o male dell' Ammiraglio dell' Oceano, fruttarono a noi Genovesi una delle cose più interessanti e più apprezzate che illustrino il Museo Civico: La precisa ricostruzione delle tre famose caravelle: *S. Maria*, *Pinta* e *Nina*.

LE CARAVELLE DI CRISTOFORO COLOMBO

Pinta

S. Maria

Nina

Ricostruzione eseguita dal Cap. E. A. D'Albertis

Navi del Secolo XV - Da Pitture del Carpaccio

*
* *

Sulle tre navi che, noleggiate da Colombo, servirono al suo primo viaggio nel 1492, le idee erano molto confuse. Prevaleva generalmente l'opinione che esse fossero barche di mediocre portata, simili a quelle dei pescatori: pareva così a certi biografi del grande navigatore, di rendergli un merito maggiore nella riuscita dell' impresa.

Nella « Vita di Colombo » del Roselly de Lorgues si accenna al fatto che due delle navi non erano nemmeno fornite di coperta. Del resto, questo si spiega con la strana mania che aveva invaso l' Autore, di trovare tutto sovrannaturale in Colombo: il nome, l' età, i minimi incidenti della sua vita, i giorni fasti e nefasti, e infine la morte! Perciò conveniva mostrare lo Scopritore del Nuovo Mondo come uomo ispirato sempre, ma mediocrissimo cosmografo e poco valente marinaio. In conseguenza, egli si sarebbe arrischiato, senza precauzioni, su fragili barche, dando prova di un' avventatezza poco conforme al genio che nessuno ha osato contestargli.

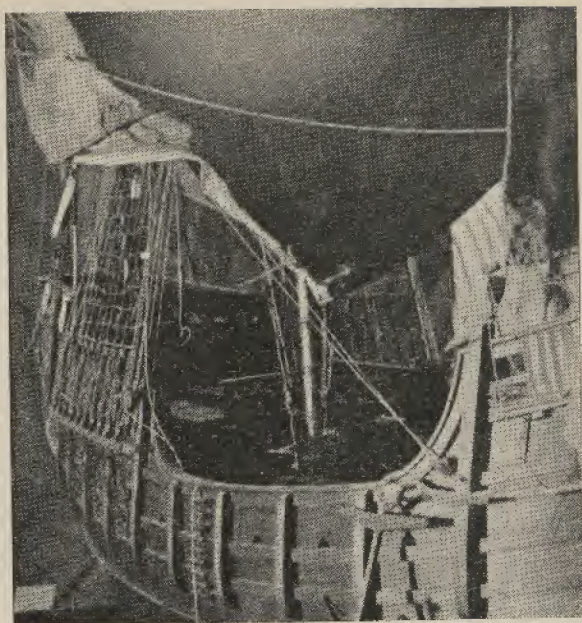
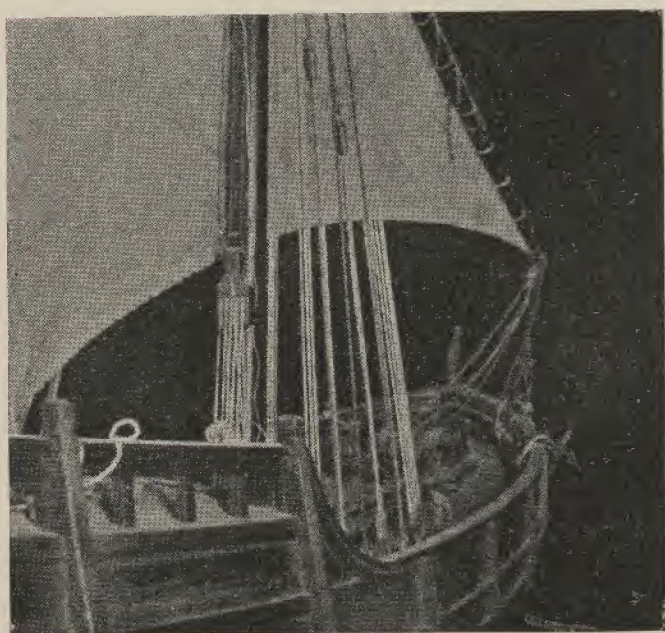
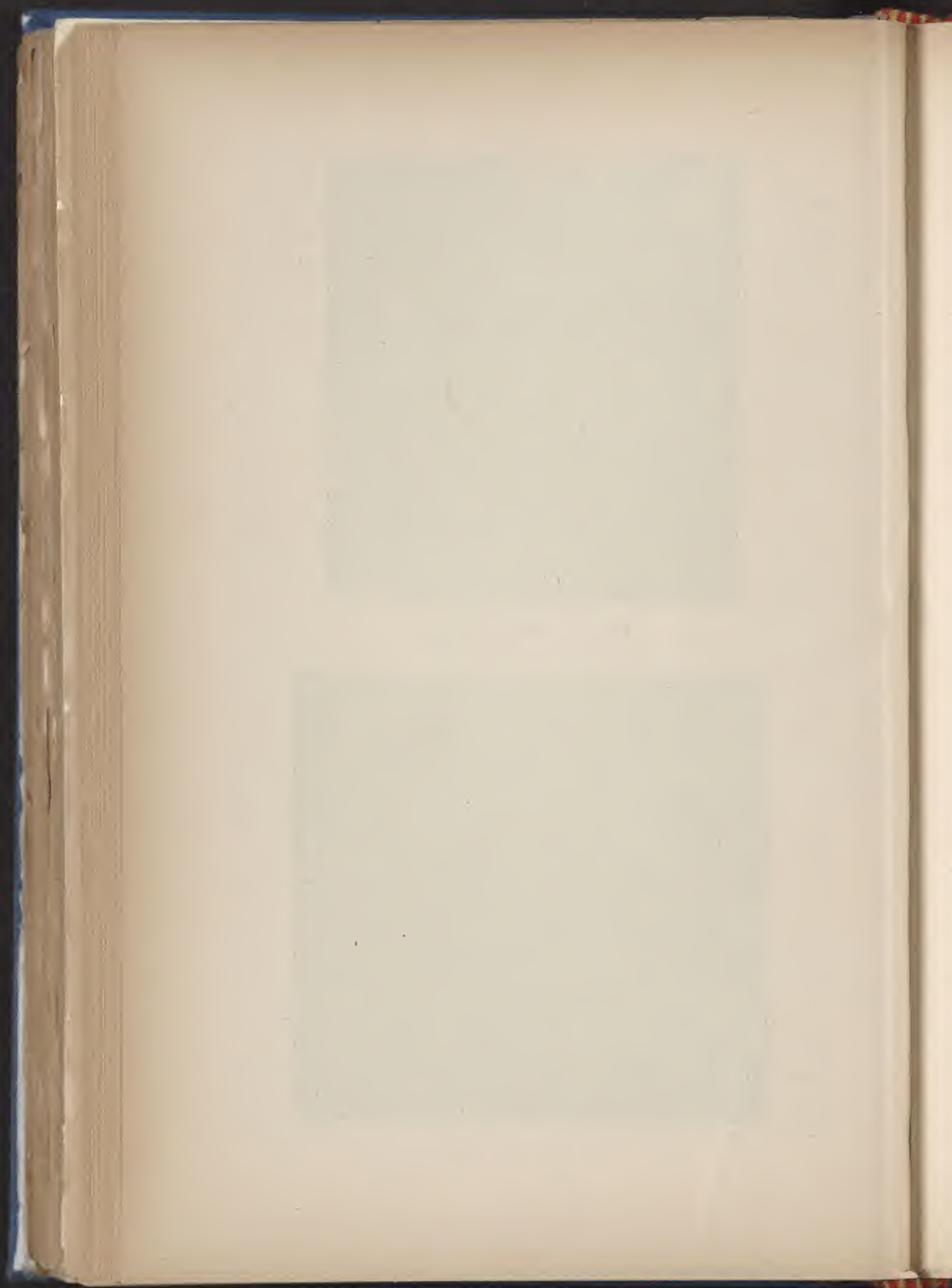
Ma se la storia non si occupa, nè può occuparsi, della pretesa santità di Colombo o della missione divina, è pronta invece a far fede della sua perizia di marinaio, che gli derivava, gloriosa tradizione, dalla terra in cui egli era nato. L' Ammiraglio dell' Oceano, prima di accingersi a quel viaggio nell' ignoto che faceva tremare i suoi uomini, non volle lasciare al caso se non quella parte che umanamente non gli gli si poteva contendere.

Egli rivolse dunque le prime e più minuziose sue cure alle navi, dalle quali in massima parte dipendeva l' esito della sua arrischiata spedizione. E scelse le navi, che, per quei tempi, meglio si prestavano all' ufficio di esplorazione. Legni che conciliassero fino al possibile due qualità in certo modo opposte: velocità e stabilità. Non meravigliamoci adunque della loro mediocre portata, non pensiamo che i mezzi limitati dei

quali disponeva Colombo fossero l'unica ragione per cui non ricorse a vascelli di molto maggiore tonnellaggio, come pure ne esistevano. Il Diario del viaggio, che spesso contiene particolari sul modo con cui la flottiglia si comportava; i tanti pericoli sormontati, gli investimenti cui si giunse a rimediare, i cicloni attraversati in tanti mesi di aspra navigazione, mostrano chiaramente come le tre *caravelle* abbiano dato al loro Pilota quanto, e più di quello che egli poteva attendere.

Il quarto centenario della scoperta dell'America, celebrato in Genova con tanta solennità, indusse la Commissione ordinatrice dei festeggiamenti a promuovere gli studî critici su tutto quello che riguardava direttamente o indirettamente Cristoforo Colombo. Nella raccolta di questi scritti, edita a cura del Municipio, vide la luce un lavoro interessantissimo del Cap. E. A. D'Albertis ([5]). Egli era stato incaricato della ricostruzione, in modelli, delle tre navi, e gli studî preliminari, le indagini ovunque eseguite, i documenti trovati e commentati, i disegni raccolti, gli bastarono a comporre un grosso volume « l'Arte Nautica ai tempi di Colombo » nel quale si può dire che nulla abbia lasciato d'intrattato, e fa fede della profonda coscienza scientifica con cui si accingeva a darci la perfetta rievocazione delle famose Caravelle.

Ora i tre modelli, dopo aver veduto, con plauso, il concorso di varie Esposizioni, riposano al Museo Civico, nella sala detta di Colombo; ma tutti augurano una sede, o meglio, un impiego più degno della loro importanza. Siano essi il primo nucleo di quel Museo Navale che Genova dovrebbe volere a testimonianza della sua più fulgida gloria passata e presente.

Anche ai profani, queste riduzioni delle tre Caravelle riescono una delle cose più interessanti del nostro Museo: tant'è la proporzione, la nitidezza con cui sono trattati i minimi particolari, la verità di tutto l'insieme. Ma se noi se-

Particolare della *S. Maria*

Particolare della *Nina*

guiamo colla mente il lavoro arduo di ricerche e di scelta che condusse l' autore a dover discutere, si può dire, una ad una le forme dello scafo, l' attrezzatura, la velatura, ricorrendo ora a documenti, ora a disegni, ora all' interpretazione di qualche frase di Colombo nel suo Diario, infine all' induzione e al senso marino, dobbiamo ben maggiormente meravigliarci di vedere quei modelli presentare un' impronta unica, senza contrasti, senza dissonanze, in modo da sembrare, evidentemente, *indovinati!*

Abbiamo così davanti agli occhi tutta la figura di queste famose *Caravelle*, navi catalane di costruzione, ma *latine* di origine, nel senso che erano comuni a noi popoli marinari del mediterraneo. E nei documenti dell' epoca, a centinaia si vedono le Caravelle entrare in porto a Genova, al comando di Catalani, al noleggio di Genovesi, appartenenti per intero a Genovesi, da essi comprate o vendute, secondo le continue vicende dei commerci marittimi.

Lo scafo relativamente largo, molto capace anche per l' altezza, i castelli alti e collegati al corpo con costoloni a *bottassi*, vele quadre e *gabbie* alla maestra e al trinchetto, vela latina alla *mezzana*, sono le caratteristche nautiche della *Santa Maria*, e in parte della *Pinta*. Ma la nave ammiraglia di Colombo attira l' attenzione del pubblico per gli ornati, così ben resi in carattere arcaico, dell' altissima poppa: là è incavata un' edicola con la statua della Madonna, là splende il fanale e dalle imposte si vede nell' interno minuziosamente riprodotta la stanza dove l' Ammiraglio passava le poche ore dedicate al riposo, dove teneva consiglio, dove spesso ebbe a lottare con la rivolta. Alla triplice impalcatura del castello di poppa segue la coperta, breve, occupata dai grossi fusti degli alberi, coi caratteristici legamenti che li fanno assomigliare alle nostre colonne gotiche. Essi sostengono il complicato edifizio delle vele, istoriate con l' impresa della

Croce. Ma sopra coperta si ha pure la minuscola riduzione dell' artiglieria: le *bombarde* e gli *smerigli*, quelle, sporgenti la gola dalle *troniere* ad occhio: questi afforcati sulla banda. Verso prua, la cucina assai rudimentale, e poi le pompe, il molinello per salpare, ricostituiti con pazienza incredibile nelle giuste proporzioni, e particolari che possono essere esaminati con la lente!

La *Nina* differisce, come velatura, dalle compagne. È attrezzata ancora completamente alla latina, più semplice nell' opera morta, con un solo palco sopra coperta, meno armata e resa leggiera dalle grandi ali delle sue vele a triangolo.

Va ancora ammirata, nell' esecuzione di questi modelli, tutta l' arte difficilissima che permette la manovra della velatura come si potrebbe eseguire sul vero, la perfetta esecuzione dei ferramenti e delle artiglierie, il lavoro infinito di tutto il bozzellame.

I tre modelli sono eseguiti sulla scala di $^1/_{28}$ circa, abbastanza grande perchè possano risaltare tutti i dettagli di costruzione. Le caratteristiche delle tre navi sono, per la *Santa Maria: Castelli* a prua e poppa molto rilevati, poppa tondeggiante, che il d'Albertis si decise a sostituire a quella piana, attenendosi ai disegni delle navi del Carpaccio, sincrone alle Caravelle; tre alberi verticali: *maestra, trinchetto* e *mezzana* con vele quadre *(trevi)* ai primi, latine all' ultimo e *bonnetta;* vela di *civada* all' albero di bompresso. Le proporzioni dello scafo, derivanti in genere dalla regola di quei tempi: *tres dos y as (tre due e uno)* [6] leggermente modificate con prevalenza della quota longitudinale. Le misure assolute della *S. Maria* corrisponderebbero, al vero, all' incirca: Lunghezza: m. 26,32. Larghezza 8,40. Altezza (puntale) m. 4,48. La caravella ammiraglia di Colombo presentava dunque le caratteristiche di una *nave (nao).*

La *Pinta* ha forme alquanto modificate nello scafo, che misura in lunghezza m. 25,28, in larghezza m. 7,28, in altezza (puntale) m. 3,36. Porta la medesima attrezzatura della *S. Maria* ma l'albero maestro non ha gabbia *(coffa)* fissa. Più ridotti sono i castelli.

La *Nina* misura, m. 24 di lunghezza, 7 di larghezza, 3,36 di altezza: sarebbe quindi, proporzionatamente, alquanto più larga della compagna, del che si hanno indizì ripetuti nel Diario di Colombo, che ne nota spesso la poca velocità e, per contro, dice averne apprezzato la grande stabilità nell'occasione di un fortunale, che la *Nina* sostenne vittoriosamente presso le isole Azzorre.

Anche la *Nina* ha tre alberi, però intieramente attrezzati a *vele latine* e questo particolare è stato voluto dal D'Albertis per rappresentare la terza nave di Colombo nell'assetto di partenza. È noto il fatto che alla prima tappa del suo viaggio di scoperta, l'Ammiraglio provvide a sostituire vele *quadre*, più confacenti al genere di navigazione che stava per intraprendere.

La *Pinta* e la *Nina* erano caravelle senza gabbia: *sine caveis*, fornite solamente di una coffa, volante, per l'esplorazione, e queste parole *sine caveis* fecero prendere ad uno storico di Colombo, poco versato nella scienza nautica, un grosso equivoco, giacchè trasformò le navi *sprovviste di gabbia* in navi *senza coperta!*

Ho desunto questi particolari dall'opera del D'Albertis e mi rincresce di non avere, causa l'indole di queste note, potuto nemmeno largamente riassumere l'interessantissimo e lungo lavoro di preparazione e le discussioni sui diversi elementi che concorsero alla ricostruzione di questi modelli. A quelle pagine, scritte con tanta competenza, rivolgo adunque il lettore, persuaso, che una semplice scorsa gli renderà ben più proficuo l'esame delle navi di Colombo, al nostro Museo.

E credo che ogni vero genovese dovrebbe conoscerle a fondo. Le Caravelle ci parlano del loro immortale Comandante ben più eloquentemente delle aride e incresciose quistioni insorte fra i diversi paesi che pretendono avergli dati i natali: esse furono, meglio che i codici dei privilegi, e le carte delle contestate successioni, il vero campo della sua gloria.

NOTE.

(1) P. A. Guglielmotti, *Vocabolario militare marino*, Roma, Voghera 1890, alla voce *xystos*.

(2) P. A. Guglielmotti, *Delle due navi romane scolpite sul bassorilievo portuense*, Roma, Tipografia delle Belle Arti, 1866.

(3) Pompeo Molmenti, nella sua *Vita privata dei Veneziani* chiama queste navi *Acazie:* propenderei piuttosto per la denominazione *Dromoni*. Tuttavia, tenendo conto che i *Dromoni* erano navi a remi — che nelle nostre figure non appaiono — e mancando i dati precisi al riguardo, ho lasciato il primo nome sebbene anche le caratteristiche dell' *Acazia* date dalle opere di Archeologia navale, non convengano nemmeno esse in tutto alle navi di S. Marco.

(4) *Pacta naulorum*, des années 1246, 1268, et 1270 etc., par A. Jal, Paris, 1841, I.

(5) *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana, Parte IV, Vol. I:* Le costruzioni navali e l'arte della navigazione ai tempi di Cristoforo Colombo per Enrico Alberto D'Albertis, Roma 1892.

(6) Questa regola andava intesa in questo senso: *as* (uno) rappresentava l'altezza (puntale) *dos* la larghezza (baglio maestro) doppio quindi della prima, e *tres* (tre) la lunghezza della chiglia, tripla della seconda. Uno scafo di 12 metri doveva quindi misurare rispettivamente 12, 4, e 2 metri.

CAPITOLO II

Le Triremi - Galee e Galeazze.

Triremi, è il nome classico e abbraccia collettivamente tutte le varietà di questa specie di navi dai tempi romani alla fine del cinquecento. Sono anche le navi più note a tutti; quelle maggiormente rappresentate dai quadri e dalle stampe, l'elemento essenziale della marina da guerra dei popoli latini; l'arma di difesa e di conquista della nostra Repubblica, alla Meloria, alle Curzolari come a Scio e a Costantinopoli.

È popolare la loro forma caratteristica affusolata nello scafo, basso sull'acqua, terminata dallo sperone acutissimo:

forma di pesce che loro procurò il nome di galee (da *gàlea:* pesce spada) la doppia fila dei remi tinti in rosso, che percuotevano ritmicamente le onde sotto la spinta dei vogatori severamente disciplinati, le vele latine altissime, immensi triangoli bianchi, gli ori e le sete scintillanti sul piccolo castello a poppa, gli stendardi variopinti e gli scudi allineati sull' *impavesata.*

La figura della galea è una di quelle che rievoca forse con più intensità gran parte del nostro passato e al nome di *Repubblica Genovese* associamo istintivamente le agili e velocissime navi che sventolavano dalle lunghe antenne i vivi colori di S. Giorgio.

Al nostro Museo, diversi quadri ci mostrano le galee, in navigazione, in battaglia, al riposo nelle Darsene, e un grande modello della fine del seicento, eseguito molto probabilmente dalle maestranze del nostro cantiere, dà tutti i particolari della costruzione, dalla chiglia alle vette degli alberi.

Uno scafo dalle linee molto slanciate nella parte subacquea, sormontato da una costruzione rettangolare, leggerissima e solida, portante tutta una serie complicata e pure ordinata di banchi, divisi nel mezzo da uno stretto passaggio, due alberi con antenne lunghissime sono i caratteri che pei primi distinguono la galea dalle altre costruzioni. In seguito, coll'aiuto degli inventari e con qualche commento, riusciremo a dare i nomi appropriati alle singole parti di questo meraviglioso organismo, lentamente e sicuramente perfezionato dai tempi più remoti e che, già dall'epoca romana, aveva raggiunto si può dire il suo equilibrio, tanto che i mutamenti introdotti nei secoli seguenti non toccarono alcuna sua parte essenziale.

Gli sforzi di tutti i popoli marinari si erano rivolti ad ottenere la nave veloce, leggera, forte, che era indispensabile per l'esercizio delle loro sovranità, per l'accrescimento delle

loro ricchezze, per la guerra, insomma. Donde l'apparizione delle *navi sottili*, lasciando ai commerci le moli capaci di trasportare lentamente una grande quantità di carico. Questo spiega la sproporzione sempre esistita fra la portata delle *navi rotonde*, delle quali esistevano esemplari paragonabili ai moderni, e le dimensioni ridotte delle *galee*, dimensioni quasi mai variate e che stanno, in tutti i tempi, vicine a una cinquantina di metri in lunghezza. Il motore di queste navi non poteva essere unicamente il vento: troppo incerto era il suo aiuto; si ricorse quindi alla forza umana e i remi, manovrati secondo la tradizione di una lunga e faticosa esperienza, impressero agli scafi delle velocità considerevoli, soggetto di meraviglia anche per noi moderni. Perchè non era cosa rara, in certi casi, che la galea filasse più di dodici miglia, la corsa di un piroscafo, fino a pochi anni addietro. Insieme al problema del motore, anzi, gli antichi avevano risolto quello economico del costo, perchè non ispendevano se non il vitto necessario alla produzione della forza. I vogatori erano in massima parte *schiavi* o *condannati*, due condizioni che li riducevano alla semplice espressione di *macchine*.

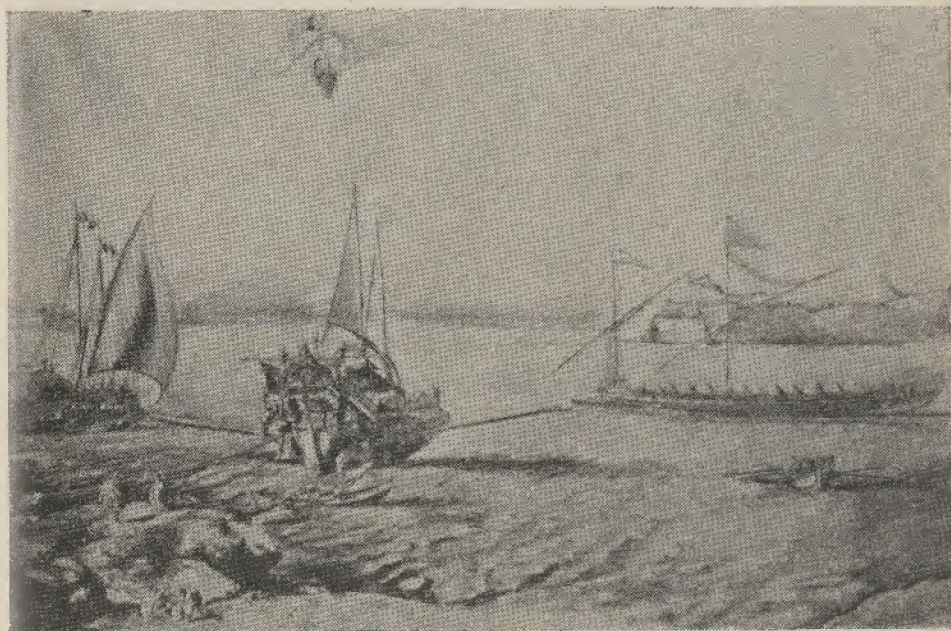
L'armamento solo variò in tanti secoli: l'adozione della polvere sostituì la macchine da getto con risultati poco differenti, e unicamente quando i principî scientifici fecero progredire coll'artiglieria, anche le costruzioni navali e il vapore venne impiegato vittoriosamente in concorrenza di ogni altra forma motrice, le galee decaddero e scomparvero, dando luogo alla nuova èra della marina moderna.

I nostri documenti ci mostrano dunque le galee del cinquecento e del seicento, illustrate dai nomi di Andrea Doria e di Lepanto, le armate che cooperarono attivamente alle guerre di Francesco I e di Carlo V, alla spedizione di Tunisi, alla sanguinosa campagna della Corsica, alla continua repressione delle incursioni barbaresche. Il secolo XVI vide l'apogeo della per-

fezione tecnica e della scienza nautica militare, nelle flotte che il *Padre della Patria* conduceva a servizio degli stranieri, con intenti e tradizioni prettamente genovesi; vide anche la forza dei suoi avversari costanti, *gli Infedeli*, i quali possedevano, fino a Lepanto, un organamento di poco inferiore al nostro. La tradizione marina era allora comune a tutte le popolazioni mediterranee e lasciò grandi traccie nel secolo successivo che, per noi, disgraziatamente, divenne secolo di decadenza: non avevano più se non poche navi, proprie della Repubblica.

Ma, come ripeto, la tradizione viveva. Quelle poche navi si costruivano, e quegli equipaggi manovravano ancora con le regole di cent'anni prima. Il regime anzi dei forzati continuò tanto inalterato che potremo trovare in uno scritto del principio del settecento molti particolari curiosi sulla vita di quel mondo così speciale, che si riferiscono evidentemente alle ciurme dei tempi di Andrea Doria.

Per una descrizione sommaria della Galea ci serviremo qui del modello esistente al Museo Civico (Sala V) riprodotto nel suo insieme dalla fig. 121 (pag. 529). Esso mostra sopratutto i particolari della costruzione dello scafo, le cui ossature, secondo il sistema seguito in certi modelli sono lasciate, in parte, scoperte. Mancano invece molti accessori, le artiglierie, i tendali, gli ornamenti, e per queste parti soccorreranno le figure tratte da altre fonti, specialmente da alcune interessantissime stampe del celebre scultore Puget che, verso la fine del seicento, dirigeva all'arsenale di Tolone l'ornamentazione delle navi, e radunò in una serie di disegni i diversi tipi della marina da guerra dell'epoca, con evidenza di particolari esattissimi non iscompagnati da senso d'arte finissimo.

Sulla chiglia della galera stavano dunque impostate le varie coppie di staminali *(stamanere)* in modo da formare nel loro insieme una linea assai allungata, specialmente sottile a prua e poppa, senza compromettere le stabilità al centro. E questo era lo studio più arduo pei costruttori, che vi procedevano con un senso pratico meraviglioso, l' intuito sicuro

Galee in navigazione · Da disegni del Puget

derivato dall' esperienza secolare della nostra razza, erede di tradizioni antichissime risalenti ai Pelasgi, come sempre si compiace di affermare l' illustre Guglielmotti. Non certo per la galea vigevano le regole del *tre due* e *uno*, usate per le navi da carico; il rapporto fra larghezza e lunghezza, diminuiva considerevolmente fino ad arrivare alla proporzione di $^1/_8$.

Lo scafo così ottenuto era, si può dire, la parte immersa della nave, giacchè questa era straordinariamente bassa sull'acqua e di pochissimo pescaggio. Si trattava di adattarvi tutto il complesso degli organismi che costituivano il motore: ossia i *banchi* dei rematori e il sostegno su cui poggiavano e ruotavano i lunghi remi, *l' apposticcio*. Questo aveva la figura generale di un rettangolo e sporgeva considerevolmente dallo scafo, fermato e sostenuto da leggere mensole, i *baccalari*. L' interno di questo trapezio occupava la coperta della galea ed era suddiviso in banchi, tanti per parte, ai due lati di un ballatojo che segnava l'asse longitudinale della nave (*la corsia*). I banchi venivano così ad essere fissi, un pò obbliquamente, *(a spina di pesce)* coll' estremo interno lungo la *corsia*, coll' esterno sulla *banda*. Fra questo e il margine dell' *apposticcio* correva una striscia libera per dare campo e *leva* all' azione del remo raccomandato agli *scalmi*. L' *apposticcio* lasciava libere le due porzioni estreme dello scafo, a poppa, dove un leggero rialzamento segnava la camera, a prora, uno spazio triangolare conteneva la *rembata*. L' alberatura consisteva (in questo modello) di tre fusti verticali attrezzati alla latina con *antenne* ed erano la *maestra* al centro, il *trinchetto* a prora, e la *mezzana* a poppa. Ma si ebbero galee indifferentemente attrezzate a due e anche ad un albero. Di queste ultime si ha un esempio nella nota incisione di Breughel rappresentante una galea Pontificia intorno alla metà del cinquecento. Durante il seicento era invalso l' uso di aggiungere l' albero di *mezzana* a poppa; la velatura era così più divisa, più maneggevole. L' armamento della galea, nei tempi di cui ci occupiamo, era radunato a prora. Consisteva in tre o cinque pezzi di calibro diverso. Sull' asse della nave stava il cannone di corsia, lateralmente, altri minori, come vedremo più estesamente negli inventari. Questi pezzi facevano corpo colla nave, stavano riparati dietro la *rembata*, una specie di baluardo ben visibile

nella fig. 123 (pag. 534) e si *puntavano unicamente con l'azione del timone.* La galea in combattimento, sotto l'impulso dei remi, manovrava in modo da presentare sempre la prora contro l'avversario, per offrire minore bersaglio, e scaricava la sua artiglieria, fissa su affusti rudimentali, modificando secondo le occorrenze la sua posizione col mezzo combinato del *palamento* (remi) e del timone.

Questa è una differenza fra il modo di combattere delle galee e quello delle *navi* che possedevano per la loro artiglieria un puntamento relativamente indipendente.

A poppa un lungo timone ricurvo, incardinato sulle *femminelle* per mezzo degli *agogliotti*, manovrato con una *barra* semplice o *aggiaccio* bastava, come vedemmo, al perfetto governo della nave sia sotto vela come sotto remo.

Queste le parti essenziali della nave, che costituivano direi la sua prima ossatura. Prima di procedere alla descrizione delle altre, mi soffermerò sulla particolarità speciale alla galea e cioè ai rematori. Il vasto spazio delimitato dallo *apposticcio* era per qualche centinaio di individui l'unico sito in cui si svolgeva la vita e la morte. Incatenati al banco, in numero da cinque a sette, con ferri che loro permettevano un certo movimento, i vogatori mangiavano, dormivano e lavoravano in una spazio limitatissimo. Posavano i piedi sulle *pedagne* e tenevano le mani all'impugnatura del remo *(manetta).*

E i remi erano lunghissimi e pesanti. Il solito movimento che eseguivano era: alzarsi di scatto, montare sul banco immediatamente precedente e lasciarsi ricadere sul proprio, pesando con tutto il corpo sul remo. Lungo la corsia, il famoso *aguzzino* vegliava sull'ordine e sulla precisione dei movimenti, sollecitando i restii o gli inabili a forza di nerbate.

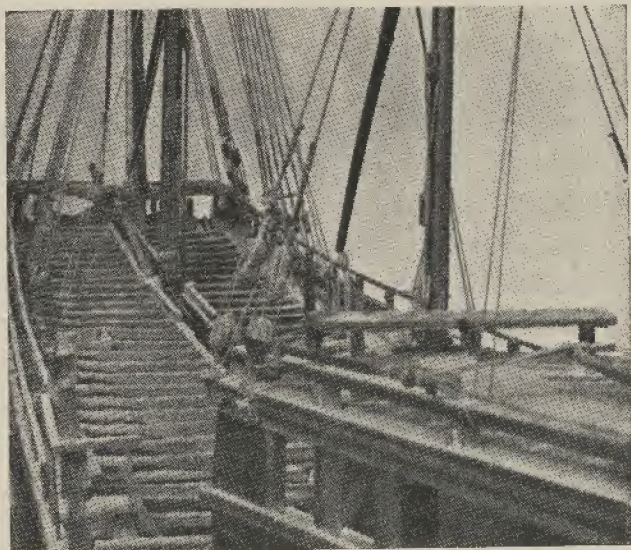
Ordinariamente tutta la *ciurma* era divisa in *terzi:* quando uno riposava gli altri, per turno, lavoravano e solo in casi eccezionali tutti insieme davano il massimo dello sforzo che

si poteva pretendere. E nelle ciurme del cinquecento, a bordo delle galere di Andrea Doria, specialmente, la disciplina e l'abilità erano giunte al punto che i rematori eseguivano tutte le manovre al suono di un piffero, che indicava con la diversa modulazione al primo o al secondo *terziere* di entrare in azione. I comandi erano dati quasi sempre a tratti di fischi dal *comito*.

Ho rammentato queste nozioni, che d'altronde tutti posseggono, sulla ciurma della galera, ma esse sono ben lontane dal dare l'idea della vita speciale che si svolgeva in quello ambiente. Lasciando adunque da parte, per un momento, la descrizione incominciata, accennerò rapidamente alla condizione di queste ciurme come ci è vivamente descritta nelle memorie di uno scrittore, il quale al principio del settecento fu incatenato su quei banchi per delitto di religione [1].

Perchè, come si sa, l'effettivo della ciurma si radunava in tre diversi modi: coll'arruolamento, in piccola parte - si intende pei tempi di cui mi occupo - colle condanne giudiziarie e coll'impiego dei prigionieri di guerra. Ecco l'origine delle tre categorie in cui si divideva la ciurma: *liberi* o *buonavoglia*, *forzati* e *schiavi*, quest'ultima categoria riservata, fra nemici, quasi esclusivamente ai prigionieri di religione diversa. Che è quanto dire: il turco non usciva più dalla galera cristiana se non morto e il cristiano, dalla turca. I *forzati*, condannati a pene varianti da pochi mesi a molti anni, componevano insieme agli *schiavi* il nerbo della ciurma, nella marina cinquecentesca. Seguiamo adunque il forzato dal momento che mette piede in « quell'inferno » come sempre non manca di esprimersi a questo riguardo il nostro autore. Gli passano brutalmente la visita medica, e procedono subito al suo incatenamento. Un anello, ribadito al piede, lo lega al banco, la catena passa alla cintura e si riunisce a quella dei compagni. Il vestito consiste in camicia e calzoni molto grossolani, il

vitto in una minestra di lardo con fagiuoli e per la maggior porzione in pan nero e durissimo.

L' educazione del nuovo forzato si compiva rapidamente, in poche settimane, a colpi di corda e, certe volte, queste correzioni erano così spietate che qualche vittima rimaneva per sempre storpiata e inutile al lavoro. Nelle memorie del Marteilhe assistiamo poi alla vita intima della galera per due o

I banchi di voga e l'*apposticcio*

tre anni, seguiamo i lavori ordinarî e straordinarî della ciurma e le vicende di viaggi e di guerre, ora a Tolone, ora nel Mare del Nord contro gli Inglesi. Quando le galere svernavano si compieva a bordo una pulizia rigorosa, si smontavano gli alberi, si toglieva tutta la zavorra, composta di ghiaia, lavandola nell' acqua di mare, e poi si rimetteva a suo posto nelle stive. Infine si disponeva stabilmente la grande tenda che trasformava la coperta della nave in un immenso camerone.

Là dormivano parte dei forzati, gli schiavi, sempre incatenati al banco e, siccome non si teneva fuoco a bordo se non nel *focone* della cucina, quei disgraziati soffrivano costantemente e crudelmente pel freddo. In navigazione poi, spesso si faceva una pulizia sommaria della galea, richiesta dallo straordinario agglomeramento degli individui, ad evitare terribili infezioni che non di rado decimavano gli equipaggi. I forzati dovevano smontare banchi e pedagne, raschiarli, lavarli, lavare con l' acqua e asciugare con la sabbia la porzione di coperta che rispettivamente occupavano, lavare infine e stendere al sole i loro indumenti. Tutto ciò si compiva in poche ore, sotto una grandine di nerbate, e questa manovra era chiamata da un *comito* terribile, di cui il povero Marteilhe parla sempre con orrore, la *borasca,* locuzione italiana e forse ligure che ci indica come i sistemi genovesi e la loro durissima disciplina vigessero a bordo delle navi di Luigi XIV a Tolone. Quel *comito* si vantava coi suoi colleghi di *fare borasca* anche tutti i giorni, per tenere in rispetto la ciurma!

Tutto questo, s' intende, senza pregiudizio del solito lavoro del remo prolungato, per bisogno di navigazione o per semplice esercizio, ore ed ore mentre i *sottocomiti* scandevano il tempo col fischio e colla *corda.* Perchè la corda, appare in queste memorie aver sostituito il classico bastone.

Ma le sofferenze e i pericoli più inauditi accompagnavano le operazioni di guerra, *guerra di corsa,* in quei tempi contro gli inglesi. Una volta la galera del Marteilhe attaccò un vascello, di apparenza mercantile e si accinse a catturarlo. Giunti a pochi metri di distanza, a poppa del brigantino si smascherarono due pezzi d'artiglieria che uccisero sulla galea francese buona parte dei cannonieri di prua e degli ufficiali. Passata la galea contro il bordo della nave, vi si aggrappò con gli uncini e preparò l' *arrembaggio.*

Anche questa volta entrarono in azione una mezza dozzina di pezzi, i cui portelli erano stati dissimulati. I vogatori, incatenati ai banchi, subirono la scarica di mitraglia a poche braccia di distanza. Il Marteilhe descrive con efficacia il mastro cannoniere Inglese che passava tranquillamente da un pezzo all'altro, *senza affrettarsi.* Quando giunse di fronte al banco del nostro forzato questo si drizzò in piedi e fuori di tiro, per quanto la catena lo permetteva, e dovette subire il fuoco di quel cannone, di cui allungando le braccia poteva, egli scrive, toccare la gola! I suoi compagni furono letteralmente fatti a pezzi ed egli, lanciato contro la corsia dall'esplosione, mezzo morto dallo spavento e per due gravi ferite.

Raccolto dopo qualche ora, dopo aver rischiato di essere buttato in acqua coi morti, curato sommariamente, internato in un'infermeria, rimase nondimeno dopo sofferenze e miserie incredibili, deformato permanentemente in un braccio e alla spalla.

Ciò non ostante, guarito, lo si pose ancora al remo, per vedere se realmente non era più in grado di vogare! Tolto di là, caso rarissimo, dalla compassione di un *comito,* incominciò per lui una vita, relativamente migliore. Fu impiegato come *scrivano* e infine, dopo qualche anno, liberato per la pietà e le industrie dei suoi correligionari Ugonotti.

Nelle interessantissime memorie di quella vita, ricorrono spesso particolari curiosi sugli usi di bordo, per quello che riguarda la condizione morale della ciurna. Il Marteilhe, da buon riformato, soffre più per la depravazione e per le continue e « orribili bestemmie dei suoi compagni » che per la durissima disciplina. Egli, reo di non aver voluto apostatare dalla propria religione, osserva spesso con amarezza di essere mischiato alla peggiore feccia di ribaldi e disperati « che offendono Dio in mille modi orribili »!

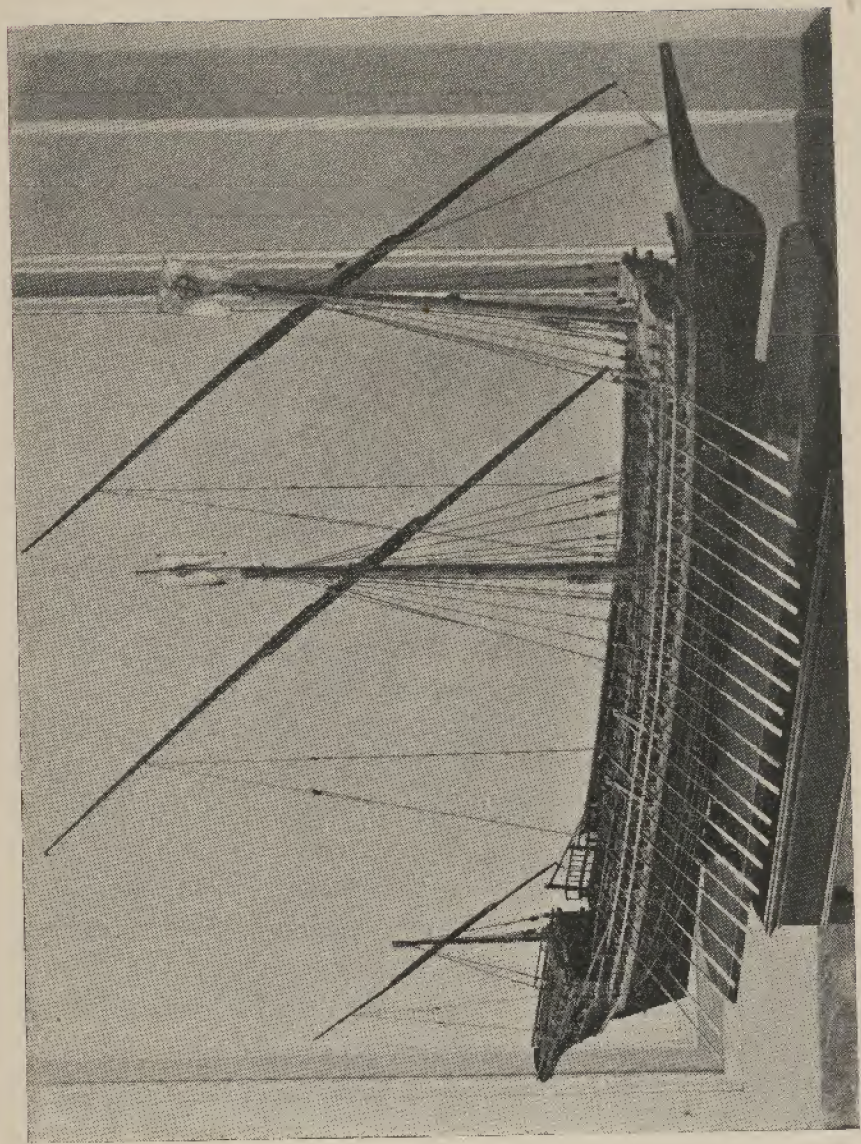
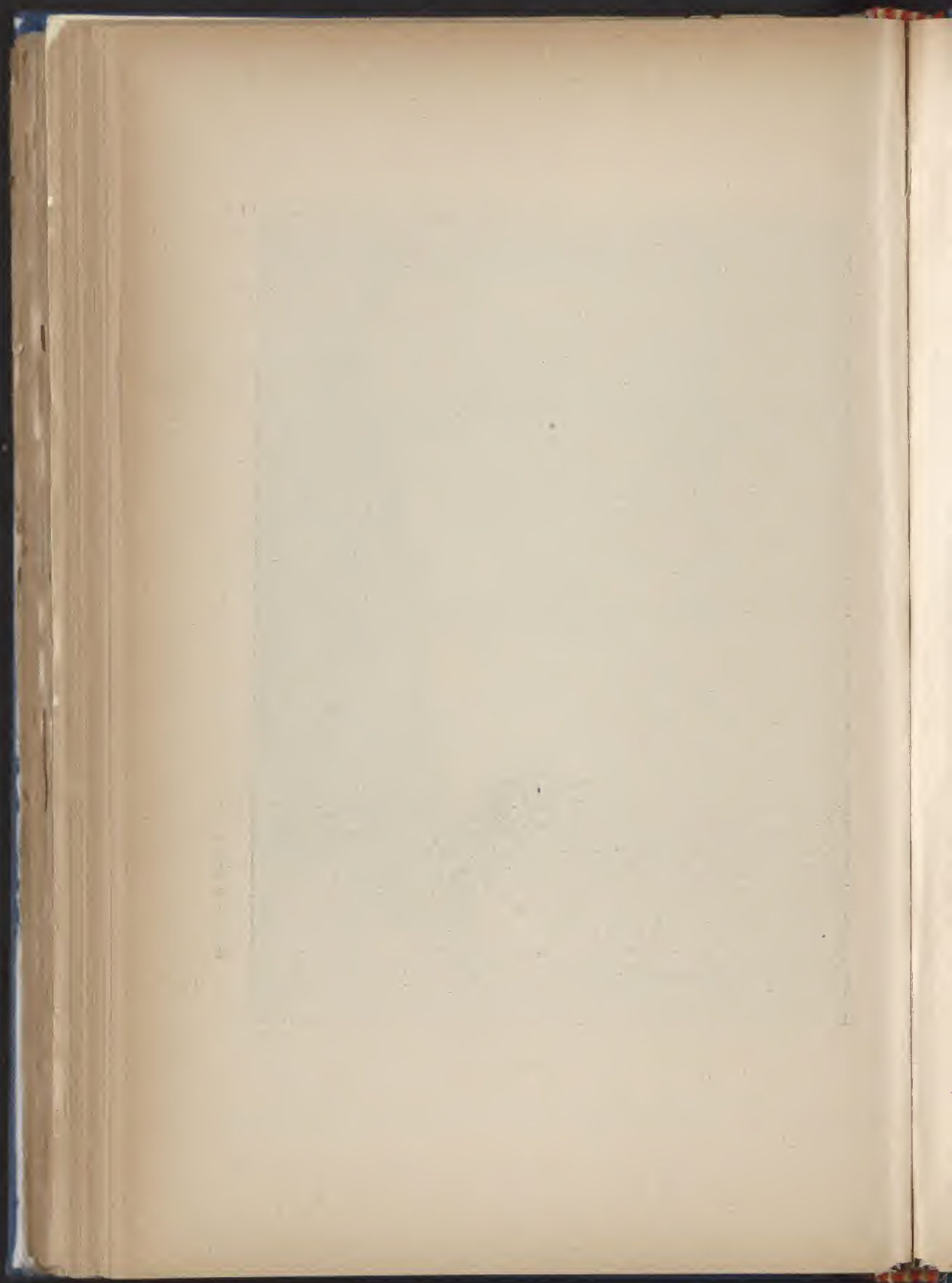
E infatti, non ostante la presenza del *cappellano* a bordo e in navigazione e le visite di molti frati durante le soste a Tolone e a Brest, la ciurma viveva di prepotenze, di furti, di truffe e di infamie. Agli schiavi barbareschi si lasciava una certa libertà, sempre mantenendo loro la catena assicurata da una palla da cannone. Ma, così legati, potevano discendere a terra e fare un piccolo commercio di oggetti fabbricati durante lo sverno, oggetti in cui appariva tutta la loro industria.

Facevano, per esempio, delle scarpe con le suole di cartone che si scambiavano per cuojo, fabbricavano del tabacco, senza usare quasi le foglie di quella pianta.

Inoltre, accanto alle industrie lecite esercitavano, in maggior parte, quelle illecite: falsificavano alla perfezione fedi di nascita, matrimonî, passaporti, sigilli, ciò che si spiega col trovarsi fra i forzati, non di rado, molte persone istruite, scrivani e notai, disegnatori e artisti.

A bordo, in occasione delle visite di personaggi importanti si pavesava, come d'uso, tutta la galea, e si facevano compiere alla ciurma degli strani giuochi, direi, coreografici. Ad un fischio del comito tutti gli uomini si nascondevano sotto il banco, poi, sempre a suon di fischi, alzavano tutti il dito mignolo, poi la mano, poi il braccio, poi la testa, infine saltavano in piedi sul banco inchinandosi in varie posizioni. I signori e le gentildonne, dal cassero a poppa, godevano la veduta prospettica di questi *quadri*, « stando come al teatro » e non mancavano di complimentare gli ufficiali e il *comito* della disciplina che sapevano tenere fra i loro uomini.

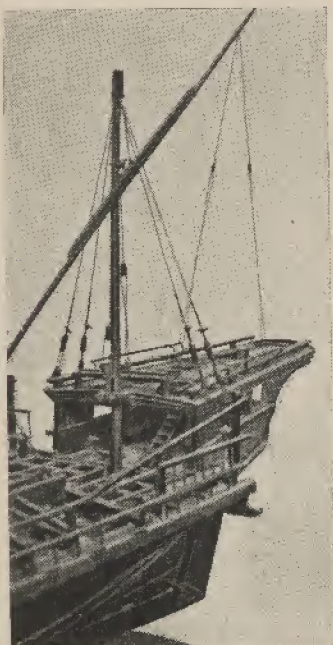
E in questi casi, le ciurme vestivano gli abiti di gala, camicia e berretto rosso per sembrare più appariscenti. Il Marteilhe lamenta vivamente l'indegno avvilimento « di tante creature ragionevoli » pei capricci del gran mondo.

Ho riassunto la parte più interessante di questi ricordi, quasi ignoti, sostituendola alle notizie, già divulgate in molti

Modello di Galea Genovese del Secolo XVII, conservato al Museo Civico di Storia e d'Arte

scritti di cose nautiche, sulle diverse maniere di *voga* sulle segnalazioni di bandiere ecc. in uso a bordo delle galee. Non posso qui, come ho già avvertito, trattare di Archeologia Navale e preferisco interessare il lettore con note che abbiano il carattere della novità.

*
* *

Ma ritornando alla descrizione generale della galea, passiamo dai banchi dei rematori a poppa. Colà era radunato il *comando*. Una *Camera* occupava tutto lo spazio del cassero; Camera molto semplice contenente i lettucci o *quadri* incavati nelle pareti e un mobiglio sommario, come vedremo più tardi nella descrizione. Dalla coperta del *cassero* partivano gli ordini in manovra e in battaglia, vigilavano i piloti, e governava il timoniere. Le forme esterne di questa parte della nave ricevevano tutto l'adornamento artistico che i tempi o la magnificenza del padrone o dello Stato potevano consentire. Erano sculture di gran rilievo, statue, intagli e fregi variatissimi in legno dorato o miniato in rosso, verde, e altre tinte vivacissime. La Mitologia aveva sempre parte preponderante in queste figure.

Spesso anche vi si esprimevano le *imprese* dei Sovrani. A Tolone, nell'Arsenale, si conserva una raccolta interessantissima di tali ornamenti, modellati dallo scultore Puget, (noto specialmente a Genova, per i suoi lavori eseguiti nella Basilica di Carignano e nella Chiesa di S. Filippo). A Venezia, il museo Correr ne possiede pure esemplari bellissimi, nei quali si sbizzarrisce l'arte così caratteristica di quella città. Genova purtroppo non ha salvato nulla di quanto è noto avessero operato i suoi artisti in questo genere. E pure le galee dei Doria, Andrea e Gian Andrea, erano famose per lo sfarzo degli ornamenti, sopratutto dei fanali cui lavoravano

maestri d'intaglio e scultori rinomatissimi, e l'Alizeri ne parla distesamente ([2]). Solo nella raccolta di disegni della Galleria Brignole-Sale di Palazzo Bianco abbiamo un progetto di decorazione per la poppa di una galea dovuto al valente affreschista De Ferrari, che riproduco in fine del capitolo e la vista di quell' ardito ed elegante motivo ispirato al più puro *barocco* ci fa rimpiangere la mancanza totale, nel nostro Museo, di simili esemplari d'intaglio, arte per cui Genova ebbe sempre gran fama.

Particolari di poppa: la *Camera*

A poppa era, come ho detto, il posto del timoniere. In certe galee questo ufficiale aveva una specie di nicchia sporgente sul *quadro di poppa* e molto rialzata per poter liberamente spaziare con lo sguardo fino a prua. In tal caso *l'aggiaccio* del timone era sostituito con una *barra* rovesciata o con una doppia *barra* e governata con due corde. Se ne hanno esempi in quadri di battaglie, cinquecenteschi, conservati a Venezia nel Palazzo dei Dogi.

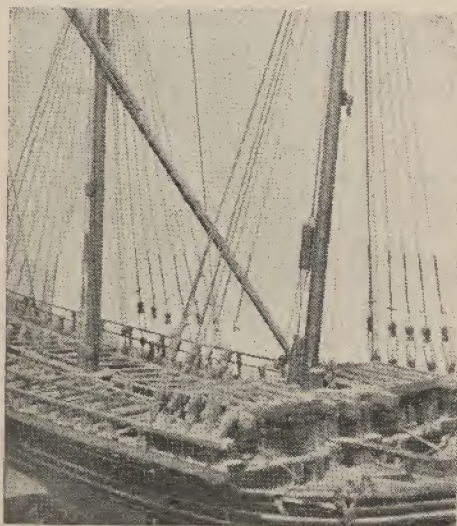
Passando ora alla prua, attraverso la corsia, rilevata alquanto in mezzo alla doppia fila dei banchi, troviamo il baluardo della *galea:* là era *la rembata,* spesso foggiata a castello. Ivi si allungavano i pezzi, in numero da tre a cinque, dei quali ho già fatto cenno. Presiedevano a questa parte della nave i *bombardieri* e i *marinai di prora.* Sulle galee capitane vi trovavano anche posto i *musici* e in qualche incisione

rappresentante feste e ricevimenti o battaglie si vedono questi ultimi ritti sulla parte superiore della rembata, dar fiato alle lunghe trombe, avvolti nei globi di fumo degli spari. Il rimanente dei soldati, armati anticamente di balestre, poi di archibusi, lancioni e partigiane, difesi da leggere armature e coperti con l'elmo e bacinetto, si disponeva dietro all' *impavesata*, negli spazi fra un remo e l'altro, stando sull' *apposticcio*. Apposite feritoje nei pavesi (che conservarono il nome primitivo: *balestriere*) permettevano loro di prendere la mira.

In complesso, vediamo accatastati nel breve spazio di una nave lunga una cinquantina di metri, molte centinaja di uomini ed è meraviglioso l'ordine che doveva regnare fra essi per non confondersi e ostacolarsi nelle manovre, la disciplina grandissima per ottenere *l' insieme* nella voga, la cura pel rifornimento dei viveri. Tutto dipendeva dal *padrone* (il nostro Capitano) per la direzione generale, dal *comito* e *sottocomiti* per la ciurma, dai *bombardieri* pel combattimento. Erano però tempre di ferro, uomini abituati ad ogni disagio, tanto poco forniti di scienza da farci sorridere, ma pieni di pratica del mare, da mettere invidia a qualunque ufficiale dei nostri tempi. La vita durissima li rendeva abili a destreggiarsi in ogni frangente e le qualità di cui i liguri sono riconosciuti maestri, parsimonia, astuzia, coraggio sottilmente calcolato, hanno tutte avuto, senza dubbio, la miglior scuola a bordo delle nostre navi.

La navigazione delle galee si faceva quasi sempre lungo la costa: per quanto ben costruiti, attrezzati, e manovrati, questi scafi erano fragili e non avrebbero, sovraccarichi di gente e di pesi, potuto tenere il mare in condizioni difficili.

Sulle galee, navi di parata, viaggiavano i principi: Francesco I reduce da Pavia, prigioniero, e condotto a Portofino nel 1525, Carlo V, e poi Filippo II, non ancora imperatore, ospite del vecchio Andrea, nel 1548, quando venne a visitare Genova.

Lo stesso Andrea Doria poi, si può dire abbia passato la seconda parte della lunga vita sullo stretto ponte del *cassero* di poppa e certe sue lettere scritte da S. Fiorenzo al principio della guerra di Corsica (1556) mostrano i caratteri tremanti del glorioso ottuagenario che sottoscriveva *«di S. Fiorenzo, di Galea»*. Il nostro più grande ammiraglio, creatore della marineria del suo secolo, a bordo poteva a buon diritto vantarsi il primo dei marinai!

Particolari di prora: la *Rembata*

Per dare un' idea abbastanza esatta dell' aspetto delle galere in navigazione, in combattimento, in disarmo, ho ricorso alle acqueforti già citate del Puget, riprodotte nelle fig. 117-118-119 pag. 514-517-521.

Vediamo in esse rappresentati tipi in tutto simili a quello del nostro modello al Museo. E i particolari che mancano a quest' ultimo, gli ornamenti, i tendali, il movimento e l' ambiente sono resi con efficacia e con tecnica incensurabile dallo scultore fracese.

Ma, per venire finalmente ad una descrizione più particolareggiata della galera, dopo aver premesso questi cenni generali, ho creduto bene di dare *in extenso* un documento molto interessante: l' inventario della Galea Capitana genovese nel 1561 tratto da una filza del Notaro G. Pallavania, conservata nell'Archivio di Stato [3]. A complemento di qualche parte man-

cante in questo inventario aggiungo l' estratto di un atto che riguarda una galea, pure genovese, ma ceduta alla Marina Pontificia. Ambedue questi scritti sono inediti e li copio nello stile e ortografia originali. Siccome le voci, pei profani, hanno bisogno di spiegazioni, ho inserito al testo, anzichè in nota, i più indispensabili commenti, riferendomi per evitare ripetizioni, al già detto nella parte generale. Le fig. 120-122-123 pag. 525 -532-534 come in genere tutte quelle che illustrano il presente Capitolo serviranno anche per identificare le diverse *voci.*

*
* *

Inventario della Galea Capitana dell' Ill.ma Signoria di Genova et de' suoi apparati, etc.

Il Corpo della Galea con doi thimoni et dodici cathene atacate ad essa Galea.

Per lo scafo della Galea mi riferisco a quanto ho detto in generale. Il timone era semplice e qui ce n'è uno di ricambio.

L' arboro con le sue costere et vete da ghindar et doe taglie imbronzate.

ossia, l' albero di maestra - le *costere* sono le *sartie* - *vete da ghindar*, i cavi per innalzare l' antenna - *taglie :* carrucole; *imbronzate :* munite di girella metallica.

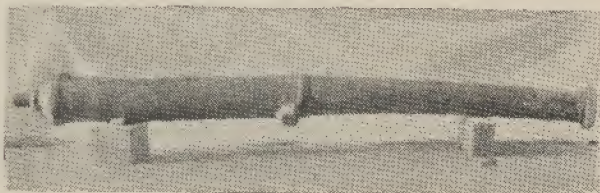
L' anthena con la sua lapasa e doi spigoni.

ossia, l' antenna della maestra (che è qui una vela latina), munita dei due rinforzi chiamati *lapazze.* Questa antenna terminava con una aggiunta, un' asta inserita alla estremità superiore *(penna)* chiamata *spigone.* Tutte queste parti di attrezzatura esistono ancora in uso nelle barche a vele latine, tartane, rivani, bilancelle, etc.

Tre ferri et una ancora.

I *ferri*, àncore minori a quattro *marre*, l'*àncora* propriamente detta, più grande, a due marre della forma notissima a tutti.

Il Canone groso de corsia de bronzo co' l'insegna del Comune di Genova de Cantara quarantatre et rotori ottantasei.

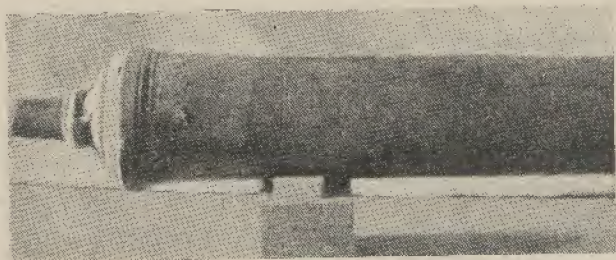
Questo era il pezzo maggiore dell'armamento, situato sul prolungamento della corsia, sulla linea longitudinale della galea; era incastellato su di un affusto basso scorrente su guide, trattenuto da un sistema di cavi e di paranchi - il pezzo di cui parla l'inventario era di bronzo (quelli di ferro erano già andati in disuso) e pesava circa Kg. 2366, tenendo conto del valore del Cantaro al Sec. XVI. Portava lo stemma della Repubblica per riconoscimento e come figura ornamentale. Nel cinquecento troviamo spesso pezzi d'artiglieria con rilievi finissimi e terminati al cesello.

Falcone o *Moyana*, trovato in Porto nel 1908

Doi pezzi d'artelaria de bronzo nominati moyane tuti doi con l'insegna dil Comune di Genova uno de Cantara undeci, rotori cinquantasette e l'altro de Cantara undeci e rotori quarantuno.

Moyana, dal francese *moyenne*: di media grandezza. Il peso di questi due cannoni corrispondeva rispettivamente a Kg. 610 e 605. Un esempio di *moyana* di provenienza veneta, della fonderia dei celebri Alberghetti è dato dalla fig. qui riprodotta.

Tutti li fornimenti di detta artelaria.
ossia, gli affusti *(scaroni)* paranchi, *caricatori, refolatori*, etc.

Una agoggia con una controagoggia e sua femenella per il timone.
L'insieme dei cardini su cui ruotava il timone.

Un tendale da popa d'arbaxo fodrato de canavazo azuro.
Questa tenda della foggia caratteristica che ci danno tutti i disegni di galere non era, sulla nostra capitana, molto ricca; l'*arbaxo* era stoffa grossolana corrispondente al nostro panno da frate, e così pure la fodera. Si hanno esempi di tendali di seta di damasco, con frangie ricchissime, di tendali istoriati e dipinti; famosi quelli della galea di Andrea Doria pel ricevimento di Carlo V nel 1536, con figure e motivi ornamentali *di Pierin del Vaga.*

Particolari d'ornamentazione del *Falcone*

Il Trevo.
Era una vela quadra, unicamente usata su pennone apposito, in sostituzione delle grandi vele latine, sulle galee, come vela *di fortuna* nei cattivi tempi.

Una agumeneta nova.
Doi paterassi per meter in carena.
Una agumeneta nova.

Una agumeneta stata in mar una volta.
Una agumena.

L'inventario enumera qui diversi cavi, insieme a due martelli da calafato *(palarassi)* per ristoppare la nave: *meter in carena.*

Il Zonco del Trinchetto con tuti li soi fornimenti.

Zonco per fionco, voce più usata, cavo di *giunco* o *corda stramba* per la manovra del *trinchetto.*

La contra del trincheto.

S'intende la doppia *scotta* per bordare il trinchetto: vi era una *contra* di *scotta* e una *contra* di *mura,* richieste dalla grande superficie della vela, per facilità di manovra.

La taglia dell' orsa novella.

Taglia: grossa carrucola o bozzello - *Orza novella:* il braccio speciale dell' antenna applicato al *carro* ossia parte inferiore di questa, per trasportarla *sopra* o *sottovento* (destra o sinistra) secondo le andature.

Il bragotto dell' orsa a poppa.

Bragotto: cavo attrezzato con due bozzelli, applicato al vertice inferiore libero (*bugna*) del triangolo formato dalla vela latina da presa *all' orza,* o alle scotte.

Una grepia d' ormesare li ferri.

Si tratta forse di una specie di rastrelliera ove si ponevano in assetto i *ferri,* sopra coperta.

Mezza gumeneta vechia.

La barbeta del schifo.

ossia, il canapo dell' imbarcazione.

Una vela da ghindar nova.

Un cavo da posta novo.

Un canapo per l'ancora, o il ferro con cui la nave si ormeggiava *alla posta* o sia al luogo prefisso.

Un paio de bragotti vecchi dell' osta.

Una agumenetta nova.

Un calderone piccolo.

Qui l'inventario procede con un certo disordine e numera una caldaia sia per uso di cucina, sia, più probabilmente, per far bollire la pece.

L'orza novella.

Quella della *maestra*, forse avendo già nominato l'orza del *trinchetto*.

Un' agumena nova.

Un cavo da posta uzato.

Una vella vechia da ghindar.

Una agumeneta.

Doe tagie per meter in carena.

Grandi carrucole che combinate con gli argani, permettevano di inclinare lo scafo fino a scoprire successivamente le due parti della carena, onde ripulire e calafatare la galea. Questi lavori si eseguivano specialmente nello *sverno*, in darsena, mentre lo *spalmare* si effettuava spessissimo, in navigazione, non appena le spiaggie lo permettevano. Per *spalmare* si tirava la galea in secco, se ciò era possibile.

Un cavo d' orza a popa, novo.

Un altro cavo d' orza a popa, novo.

Un paro d' anchi guerniti con le sue tagine di bronzo.

Il modo con cui è scritto questo termine dà l'esatta etimologia del nostro *paranco*: *paio o coppia di taglie a più occhi* con puleggie di bronzo che si *accoppiano con un canapo*. Servivano, come servono ancora nella marina veliera, specialmente, a seconda delle loro dimensioni, dai lavori più gravi come il tirar in secco la nave, alle semplici manovre.

Un' agumeneta nova.

Strepi sinque de tagie per meter in carena.

Ossia *Stroppi* la guarnitura, di corda, che cinge e tiene il bozzello.

L' orza davanti con due tagie imbronzate.

Una scota.

Un' altra scota.

Li bragotti de Prora.

Sei bozze.

Bozze sono nodi di cavo che ritengono le *manovre correnti.*

Un amante, novo.

Canapo raddoppiato per sostenere l' antenna.

Uno mezzanino novo per la tenda.

Corda che sosteneva la tenda, (la gran tenda che copriva tutti i banchi dei rematori) nella mezzania della nave, facendola ricadere in due spioventi.

Un paro d'anchi con soi fornimenti.

L' orza a poppa.

L' hosta con la sua tagia.

Il braccio che tiene la penna dell' antenna al vento, è doppio, e comprende un *bozzello* un *bragotto* e una *vetta*.

Un cavo per lo prodano novo per arborar.

Alberare era l' innalzare e mettere a posto gli alberi con le *bighe* (capre) operazione che si compieva fuori corso di navigazione. Certe volte, in manovre guerresche, le galee disalberavano.

Archibusi quattordeci.

L' inventario nomina qui parte dell' armamento, gli archibusi dei quali si parla erano *a miccio*, specialmente usati dalle milizie a preferenza di quelli *a ruota*. Il sistema dell'archibuso a *miccio* o a *corda* fu il più antico inventato nei primi anni del cinquecento. In esso il fuoco si comunicava alla carica mediante una *corda* o *miccio* imbevuto di nitro e che bruciava lentissimamente. Uno speciale congegno a leva, *serpentino*, si abbassava sul focone e portava a contatto l' estremità accesa della *corda* con la polvere d' innesco. Meglio di qualunque descrizione serve l' esame della fig. 126, che rappresenta un esemplare di *Archibuso a corda* dello scorcio del secolo XVI e corrisponde esattamente all' epoca in cui questo inventario fu scritto.

Rottelle sedici.

Scudo d' acciaio, di legno, ricoperto di lamina metallica, o anche di cuoio.

Doi casse con entro ventotto coyracine.

Le corazze in uso a bordo non erano ordinariamente di metallo ma di tessuto fortissimo di canape rivestito di laminette di ferro ribadite con fittissime borchie.

Morrioni quarantuno.

Forma d'elmo notissima a tronco di cono appiattito lateralmente, propria degli archibugieri. Sulle navi era in uso il *bacinetto* simile al morrione, ma con la falda piatta e strettissima. Il nostro Museo Civico ne possiede un esemplare molto pregevole appartenente alle galere del Principe D'Oria con incisa l'arma di questa famiglia. (Sala VI). Il numero di questi morrioni non corrisponde, come dovrebbe, a quello degli Archibusi.

Uno tragione novo.

Vela di *traglia*, vela di fortuna detta anche *Carbonara.*

Fiasche otto con tre polverini.

Fiasca o polverino per la polvere da caricare l'archibuso e quella, più fina, per innescarlo, costituivano coi sacchi di cuoio contenenti i proiettili, il cosidetto fornimento. Più tardi si conservò il solo polverino e le cariche vennero preparate nelle *cartucce*, piccoli astucci di cuoio o metallici che si portavano in *bandoliera.*

La fiama col suo cordone d'hasta.

Bandiera di forma triangolare, allungata, che si poneva in capo al *calcese* dell'albero di maestra, raccomandata ad un'asta.

Il galiardeto per il calsese.

Bandiera d'ornamento; il *calcese* era la testa degli alberi alla latina, portava la cassa delle puleggie. Superiormente al calcese si poneva una *coffa* o gabbia volante per l'esplorazione, anzi

il nome derivò da questa, che rammentava la forma di coppa detta dai greci *carchesion.*

Uno strapontino con uno lensuol di lana e uno cossino.

Esso doveva appartenere alla Camera di poppa. I forzati dormivano sui banchi ove erano incatenati.

Uno forzero del patrone con dentro la sua straponta e tre cossinetti verdi.

Ecco il modesto corredo del comandante, nel forziere o cassa di legno, ancora in uso nella nostra gente di mare.

La borda.

Una delle vele latine in uso all'albero di maestra, secondo i tempi.

Una boza.

Reme centotrentaquattro fra le quali ne sono diece rotte.

I remi, di faggio, lunghi all'incirca da 8 a 10 metri, bilanciati nel *girone* o *manico*, con piombo forniti delle *galaverne* e delle manette. Il remo era in queste galee a *scaloccio* e manovrato da 5 in 7 uomini.

Barrili d'acqua centotrenta.

Stavano ordinati sottocoperta, nelle stive.

Botte sei da vino.

Anche ai forzati si passava qualche volta una piccola razione di vino.

Un carattello da vino.

Un carattello per l'aseto.

Un carattello per l'olio.

Doi barrili grandi.

Doi tinelli per prender l' acqua.

Quarteri venticinque per la corsia.

Il coperchio del tabernacolo.

Il *tabernacolo,* all' estremità della corsia, conteneva le bussole *(aghi da navigar)* e gli orologi a polvere per computare il cammino, o per i calcoli astronomici.

Pavesi centonovantacinque.

Ossia quei tavoloni quadrilunghi che, accostati, formavano la *pavesata,* bastita che difendeva gli uomini di bordo, rematori e combattenti, sui due lati della galea. Si chiamarono pavesi per la loro forma che rammentava il noto scudo e in origine sulle galere si usarono i veri scudi degli uomini d' arme. La *pavesata* durò molto tempo dopo la scomparsa delle armature e degli scudi.

Banchi cinquantadoi fasciati.

I banchi dei forzati, fasciati di cuoio o vacchetta.

Pedagne cinquantaquattro.

Banchina sulla quale il forzato assicurava il piede nel remare.

Barrili otto pieni de polvere.

Barrili trei pieni de pignate da foco.

Vasi di terra pieni di una mistura incendiaria, pece greca e bitumi e zolfo, che si lanciava a mano sulle navi avversarie.

Un barrile con dentro tre pignate da foco e un poco di polvere.

Il bastardo.

La vela maggiore in uso alla maestra.

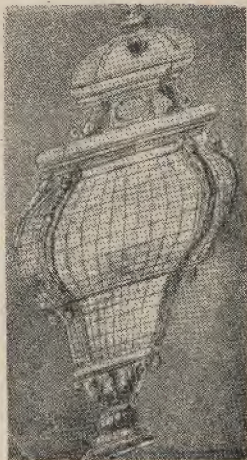
Una tagia dell' orsa a poppa.

Doe pasteche per il ritorno.

Specie di puleggie con la cassa aperta in modo da liberare immediatamente il cavo; qui servivano probabilmente per la manovra del pezzo di corsia.

La vella del trincheto in doi pecci.

Il fanale con il scudo.

Due parti dell' armamento che ordinariamente erano finite con lusso di intagli e di scolture. Ne abbiamo tipi bellissimi a Venezia al Museo Correr e all' Arsenale con due esemplari in rame, turchi. Anche nella chiesa dei Cavalieri di S. Stefano a Pisa sono da ammirarsi diversi fanali turchi in rame dorato. Lo scudo, a poppa, isolato o incassato nel *quadro*, portava in altorilievo le armi dello Stato o della famiglia che armava la galea, o allegorie religiose o mitologiche. Gian Andrea Doria ne ebbe di bellissimi disegnati ed intagliati per mano dei primi artisti.

Fanale di Galea - Sec. XVII

La tenda de Canavasso per la galera.

Della tenda grande, ho già parlato. Essa aveva una serie d' aperture, in senso longitudinale, sui fianchi, per dare aria all' interno e doveva resistere alle intemperie. Perciò tutte le cure si usavano per mantenerla distesa affinchè l' acqua non facesse sacco o il vento non la sfondasse. Ma questi inconvenienti erano assai difficili ad evitarsi completamente, come si rileva dai trattati di marina del secolo XVI e XVII.

Il tendaleto de cottonina per la popa.

Il *tendale,* più ricco, e il *tendaletto,* più modesto, coprivano il piccolo castello di poppa della galera, tesi su leggeri archi e sostenuti dalla *freccia* o *pertichetta,* longitudinalmente. Ornati di fiocchi a frangie *ricchissime,* pendevano certe volte, per lusso, fino al mare. La loro forma è uno dei tratti caratteristici delle figure di galee, nei quadri e nelle stampe. Gli affreschi conservati nell' atrio del nostro Municipio e che mi rincresce non poter qui riprodurre, mostrano la disposizione di questi ed altri particolari di galee, nell' epoca in cui fu redatto l' inventario presente.

Piche sei.

La picca, arma notissima, era già in diminuzione nell' armamento alla fine del Secolo XVI. Queste appartenevano, come era invalso l' uso nel cinquecento, ai capi bombardieri.

Manechie distaccate de ferro sessantuna.

Distaccate, cioè, dai remi dei quali facevano parte.

Perni de ferro cinquantanove.

Para ventidoe de manete de fero.

Tre para de traverse de fero.

Pezzi cinquanta de cathene de ferro.

Probabilmente, *catene da forzati,* che li cingevano ai piedi e alla vita.

Un smerigio de bronzo con trei gigi (sic) *et doi masculi de bronzo.*

Specie di artiglierie di piccolo calibro, corrispondenti alle nostre armi moderne dette a tiro rapido. Infatti essi si caricavano dalla culatta mediante i *mascoli* o *camere di carica-*

mento che componevano in gran numero la fornitura del pezzo, e portavano la carica già pronta. Questi mascoli, cilindrici, si adattavano entro una *staffa* alla *volata* o tromba del pezzo, assicurandoli con un cuneo o sbarra che traversava la staffa. Lo smeriglio non aveva affusto ma solamente una *forcella* ne abbracciava gli orecchioni. Una lunga appendice o *coda* terminava la staffa e serviva a manovrare il pezzo in direzione e in altezza, girandolo sul perno della forcella. Questa specie di artiglieria era disposta ordinariamente a poppa, sulle galee e poteva servire a spazzare il ponte, anche in caso di rivolta della ciurma. I *trei gigi* o *gigli* lascierebbero supporre che questo smeriglio forse di provenienza francese.

Un calderone de ramo grande.

Doveva servire per la cucina della ciurma.

Una caldera di ramo per la pece.

Un ramarolo grande de ramo.

Un vaso grande de bronzo.

Un calderonetto de ramo.

Un stagnone grande de ramo.

Un ramarolo piccolo de ramo.

Una corba de chiavette de fero da manegie.

Una corba de perni da stoparoli.

Chiodi a larga capocchia per chiudere le falle e ristoppare lo scafo.

Un ballone de chiodi.

Un ballone de perni da coperta. Un ballone de chiodi. Un ballone de perni da coperta vechi. Un ballone de stoparoli. Sei pessi de piccosse de saponi.

Saponi (zappe grandi).

Doe anchize (Incudini).

Uno cantaro da pezar.

Forma di bilancia ancora in uso in porto e specialmente nei magazzini di Portofranco.

Sei verrogi con il marco del barrilaro.

Il *barrilaro* aveva impiego assai importante nella maestranza di bordo, per mantenere in ordine il corredo assai numeroso delle botti che, come abbiamo veduto in questo stesso inventario, empivano le stive.

Un rebollo.

Lo stesso che *aggiaccio,* manovella del timone, *barra.*

Una forma da balle da smeriggio.

Forma di metallo o di terra, in cui si colava il piombo dei proiettili di queste artiglierie.

Un perno con il bronzo per il calsese. Una cavigia de ferro grossa per impiombare li cavi. Cioè, per unire in modo stabile due cavi, intrecciando e commettendo i fili di essi.

Un paio de tenaglie. Il perno del fanale. Doi connij de fero per l' allelaria.

I pezzi sugli affusti si puntavano, molto limitatamente, sottoponendo alla culatta questi cunei.

Una cacia de ferro per amenestrare. Un hasta col suo pede de ferro. Tutti arnesi da cucina.

The archebusi da posta.

Archibusi di grosso calibro e pesanti tanto da richiedere l'appoggio (posta) su forcella o cavalletto. Si trasformarono nel secolo XVII, in *spingarde.*

Una lama di piombo. Un scandagio con il suo piombo.

L'uso dello scandaglio era di un'importanza capitale per la navigazione della galea, che si compieva prevalentemente lungo le coste e quindi con pericolo di investire nelle secche o nei banchi, mal segnati nelle carte di quei tempi.

Una serra grossa. Una corba de chiodi. Sette trombe de foco.

Si tratta qui non delle *trombe di pompa per spegnere il fuoco*, ma di ordigni simili agli antichi *sifoni*, per lanciare sulle navi avversarie una mistura incendiaria liquida, derivata dal famoso *fuoco greco.*

L'hasta della bandiera dil calcese. Doi haste dil stendardo.

La bandiera principale della galea, con l'impresa dello Stato.

Pecci trentuno de stagni tra grandi e piccoli. Un bacile di latone. Doi pecci de catene de ferro. Cinque manegie de ferro.

Un paro de amanti novi. La Giesola.
Custodia propria della bussola, sopra coperta.

Ventitre tagie. Doe tagie da metter in carena. Una tagia per il prodano con suo strepo. Tre bozze. Purezze (puleggie) *quaranta. Una barrile piena de pece. Balle da cannone de fero a numero ventiquattro. Balle de sagri, de ferro, a numero ottantasette. Venticinque perni. Una catena de fero. Quarantaquattro camigie et calzoni disfatti in doi sachi.*

Indumenti dei forzati, ai quali aggiungevano nelle intemperie e nell'inverno, il caratteristico *gabbano*, non ancora scomparso negli usi di bordo.

Quattordeci sachi de canavasso. Una conca de ramo grande. Un calderone de ramo picolo. Cinque stagnere de stagno.

Specie di boccali da conservare l'acqua.

Tre lucerne di lattone.

A bordo delle galere si temeva molto l' incendio: quindi abbiamo questa straordinaria parsimonia nell' illuminazione.

Uno bocale da olio di ramo. Ventiquattro balle de ferro da cannone.

Copia etc.

*
* *

Questo inventario in certi punti assai completo, manca tuttavia della descrizione distinta di molti capi essenziali; credo dunque conveniente aggiungervi l' estratto di un altro inventario, della stessa epoca, redatto su di una galea della Marina Pontificia, inventario anch' esso inedito.

Tralascio naturalmente i commenti alle diverse *voci*, ritenendo che vi si possa supplire ampiamente con quelli del precedente:

Il scaffo della galera de Banchi 26... con soi *banchi, pedagne, banchetti, filari, fillareti, fogone, luogo di schiffo, poppa con suoi quarteri e arrembade de prora, con sue cathene delle sartie dell' arboro, ganchi de pasteche, ganchi dell' orsa novella etc., il timone con suo agiascio.*

Un altro timone de respeto fornito de ogni cosa.

Un campanile per sonar l' avemaria.

Velle: un bastardo de ferzi settanta de cotonina. Una borda de ferzi 56 de detta. Un marabutto de ferzi 36 de detta. Un treo de ferzi 36 de detta. Una mezana de ferzi 28. Un trincheto de ferzi 28.

L' artiglieria, all' incirca come nella galea Capitana della Serenissima. Invece più circostanziato l' armamento dei soldati:

50 mezze piche metà con ferro a spontone (uncinato) *e metà a foglia d' oliva.*

12 petti a botta con sue schene.

Qui abbiamo invece delle *corazzine*, delle vere e proprie corazze di metallo; *a botta* ossia provate dal fabbro collo scaricarvi un archibugio a qualche palmo di distanza. Ne abbiamo un esempio nell' unica armatura, composta di pezzi non omogenei, conservata al Museo Civico (Sala VI).

38 petti a mezza botta con sue schene.

Questi erano più sottili e quindi più leggeri dei precedenti.

50 morioni con sue fodre.

12 moschetti (varietà dell' archibuso, *a miccio* anch' essi e più pesanti) *con sue fiasche guarnite et forme da balle.*

50 archibusi forniti come sopra.

50 alabarde et arme d' hasta.

16 rodelle - 50 spade fomite.

Nella suppellettile della *camera di poppa* troviamo alquanti particolari interessanti non compresi nell' altro inventario e cioè :

due boffetti di noce. Un' imagine di S. Lucia (la patrona della Nave).

quattro careghe, doe all'imperiale co' segni d'oro et doe da spalle (cioè con ischienale). - *Un quadro colla Madonna per dir la Salve, uno crocefisso de latone - Una intorchia* (candeliere) *con due ceriotti.*

E così, citati senza ordine di classificazione :

dui fanali per far signale, due lampionetti per le camere, 12 coltelli col manego negro, una pignatta de ramo per gli amalati.

Poi, una serie di istrumenti nautici:

Una chiesola per le lampe da navicare (sic), *quatro bussole per deto uso, 4 ampolette per detto uso.* Queste ampollette erano gli orologi a polvere.

E ancora:

Un armario di tavole per la speciaria. Il forzero del barbero (*barbero*, era il medico di bordo).

Segue infine la lista dell' equipaggio col nome dei forzati che io mi sono indotto a riprodurre in queste pagine, per curiosità e per dare l' idea del come fosse vario d' origine l' equipaggio di questa galea.

Forsati (sic) *nomina hec:*

1) *Gio Petro Bertolla, Savojano.*
2) *Francesco Dionisio d' Abra da Milano.*
3) *Don Bartolomeo Salsedo.*
4) *Anthonio Ferrel da Monderile.*
5) *Anthonio di Bartolomeo Sobrè da Pinerolo.*
6) *Francesco de Giacinto Mayno da . . .*
7) *Giacomo di Giov. Costa de S. Giov. da Murano.*
8) *Pietro de Gio. Michel Passarino de Val d' Aosta.*
9) *Pietro Lapier de Sora.*
10) *Gianon Cianghe de Rubiada.*
11) *Luio Torciere de Borgogna.*
12) *Ghodo tuinar* (un barbaresco).
13) *Gianolio Strepa de S.to Mauro.*
14) *Onorato de Sufred Escalie d' Jgny de Provenza.*
15) *Antonio de Gianin de Savar.*
16) *Pietro de Nicoloso Semeria d' Oneglia.*
17) *Lorenzo Caneva dell' Umbria.*
18) *Francesco di Roberto dei Guadagni da Cesena.*

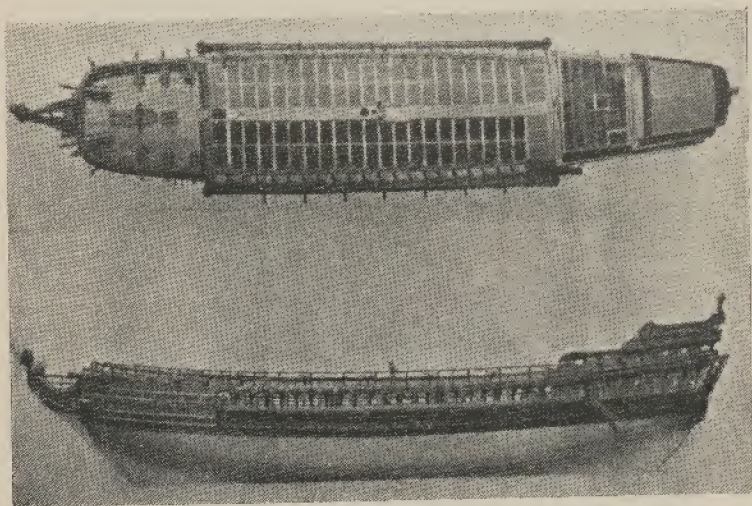
19) *Silvestro de Vico da Fabriano.*
20) *Ghodo deiprat* (altro barbaresco).
21) *Paolo de' Clipi, romano.*
22) *Gio. de Georgio Tomaso dela Montagna.*
23) *Domenico de Barthol. Chocca de Asti.*
24) *Costanzo de Gabriele Pelegrino de Como.*
25) *Pier Angelo de Pier Gio. da Macerata.*
26) *Vinc. Charlani de Palestrina.*
27) *Gio. Maria de Marino da Costacciara.*
28) *Giacobo Ebreo Romano.*
29) *Marco Zacarello da Montecastello.*
30) *Alessandro Cenello da Rimine.*
31) *Ludovico Rossino, ferrarese.*
32) *Domenico de Paolo, fiorentino.*
33) *Biagio de Giov. da Sarzano.*
34) *Gio. de Magnitto delle Comem...* (sic)
35) *Bastiano de Brunoro da . . . . . de Chieti.*
36) *Antonio de Gio., Pistolese.*
37) *Domenico de Marc' Andrea de Curtona.*
38) *Matteo de Gio. da Montecillo.*
39) *Giuseppe di Gabriele, Milanese.*
40) *Angelo de Sant'Anatoglia.*
41) *Giacobo Ferraro.*
42) *Angelo de Doro di Petriccioli.*
43) *Alessandro di Francesco Salvino.*
44) *Girolamo de Gio. Piacentino.*
45) *Franc. Gio. Borque de Barcellona.*
46) *Carlo de Gio. Palmerio, Romano.*
47) *Annibale d' Oliverio da Sessa.*
48) *Andrea de Bartolo da Nocera.*
49) *Franc. Claudio Tenariello napoletano.*
50) *Gasparo de Syllo d' Ascoli.*
51) *Giulio de Mariano da Siena.*

52) *Scipione de Marotto de Recanati.*
53) *Giuliano d' Antonio, Romano.*
54) *Ottavio Cesano da Siena.*
55) *Oratio di Loretto d' Arpino.*
56) *Volummio di Fabio da Cesena.*
57) *Giorgio de Polisena, d' Assisi.*
58) *Luca Ferro di Ferrante di Cappadocia.*
59) *Pasquale d' Antonio di Macerata.*
60) *Moricone di Giacomo.*
61) *Bastiano de Galante, Cingaro.*
62) *Sepiò di Cesarone da Castaglion del Laco.*
63) *Tiberio di Gio Salvo, siciliano.*
64) *Domenico de Norio.*
65) *Pietro Bartolomeo da Perugia.*
66) *Thomas Paix, inglese.*
67) *Giacomin de Ferri da Montefiore.*
68) *Marco Tullio de Gio. Batta da Terni.*
69) *Gioan de Sauli da Villori.*
70) *Pietro de Nicolao, Pugliese.*

Nomi di molte parti d' Italia, pochi forestieri, nessun genovese.

Meraviglia anche di non trovare che due soli barbareschi. Bisogna però osservare che questo inventario dà il nome dei *forzati* (condannati) e non quello degli *schiavi* (prigionieri di guerra infedeli) e nemmeno tien conto dei vogatori liberi o *buonevoglie*. Fra questi ultimi forse si saranno trovati dei liguri, che solevano esercitare quel tristo mestiere come ultima risorsa di vita.

Verso la fine del cinquecento si realizzavano sempre nuovi progressi nelle artiglierie, per merito principale dei nostri Italiani (cito il più celebre: Nicolò Tartaglia), si studiavano

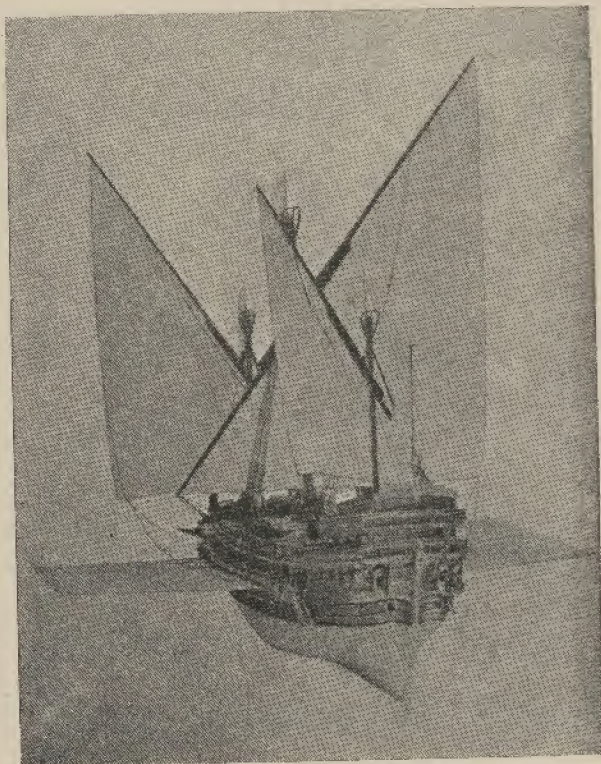
scientificamente i fenomeni dello sparo, la trajettoria dei proiettili, la resistenza delle pareti del pezzo in relazione colla pressione dei gas. Di questo movimento profittò subito l'armamento navale. E non solo presso di noi, ma presso i nostri avversari, gli *Infedeli,* si fecero tentativi per modificare in meglio le artiglierie che armavano la prora delle galere. Si convenne nell'adozione di calibri maggiori e nell'aumentare anche la lun-

Galeazza francese - Secolo XVII — Piano di coperta e profilo

ghezza del pezzo. E a questo proposito, spetta il merito al famoso ammiraglio turco *Kaireddin Barbarossa* di aver capito bene il vantaggio di questa innovazione, dicendo nel linguaggio, sempre figurato, degli orientali, che *il braccio lungo assesta meglio il pugno.*

Ne consegue pure un aumento della portata e delle proporzioni degli scafi e la galea tendeva, sotto un certo punto di vista, a trasformarsi in nave pesante; a fianco della galea sorse allora la *galeazza*, costruzione però non tanto differente

dalla compagna, da essere decisamente assegnata alla categoria delle *navi rotonde*. Non si hanno documenti precisi, o meglio, se ne hanno diversi contradditori, degli anni in cui le *galeazze* fecero la loro prima comparsa. Certo, alla metà del cinquecento, a Venezia erano tenute in conto di navi di una efficacia straordinaria e comandate solo da nobili. I quali si legavano con solenne giuramento di non cedere la propria nave finchè fossero vivi, e di non ricusare il combattimento nemmeno a venticinque galere riunite; esagerazioni queste che mostrano come le galeazze fossero una cosa speciale dei Veneti e considerate poco meno che un baluardo della patria. Con questa fama terribile le vediamo giungere in tempo, pochi giorni prima del 5 ottobre 1571, per rivendicare a sè gran parte della gloria di Lepanto. Una decina d' anni più tardi figurano ancora nella *Invincibile Armata* Spagnuola: ve n' era una, la *S. Lorenzo*, che portava *50 cannoni, 300 rematori, 130 marinai, 270 soldati*. Le fervide immaginazioni degli Spagnuoli la paragonarono ad *una montagna!* Ma sotto le fredde brume del Mare del Nord non scintillava più il sole di Lepanto e le navi dell' Invincibile Armata dirette contro i *nuovi Infedeli*, da Filippo II, perirono, disseminando i loro carcami in tutti i golfi di quei tristi paraggi: gli uomini andarono alla costa e furono massacrati. Anche la *montagna* ebbe questa sorte.

Di queste galeazze abbiamo figure assai precise. Al Palazzo del Principe D' Oria, a Fassolo, esistono dei disegni famosi in ogni trattato di Archeologia Navale. Pare fossero commessi a Pierin del Vaga ed altri della sua scuola per eseguire delle tappezzerie che dovevano ornare, secondo il gusto dominante in quei tempi, gli appartamenti del Principe Gian Andrea. Delle tapezzerie non si seppe mai nulla, e forse nemmeno vennero eseguite, ma i disegni, su carta, furono incollati ai battenti di un vecchio armadio, e in questo stato potè vederli l' illustre Jal nel suo viaggio in Italia (1834).

I soggetti dei disegni, per lo studio dei quali rimando il lettore a quanto magistralmente ne scrisse il Gugliemotti, comportavano una figurazione delle diverse imprese del Principe Andrea, e altre, dei suoi discendenti. La battaglia di Lepanto

Galeazza francese - Secolo XVII

occupa dunque uno di questi portelli d' armadio, oggi gelosamente custoditi a Palazzo del Principe e del quale do la prima riproduzione fotografica, che a quanto mi consti, sia stata pubblicata (pag. 559).

Rappresenta la mischia delle galee cristiane con le avversarie e in mezzo torreggiano queste strane navi, che l'artista

volle esprimere nel momento in cui spiegavano tutta la propria potenza: infatti, tutto il lungo del bordo e in file doppie e rinterzate guizzano i lampi giallastri dei cannoni, fra globi densissimi di fumo.

La forma di queste *galeazze* è fortemente arcuata; a poppa s'innalzano tre ordini di palchi, e l'artiglieria appare disseminata in ogni luogo. Erano queste le tre caratteristiche, sebbene alquanto deformate dall'immaginazione del pittore, che differenziavano la galeazza dalla galea. In comune esse avevano la forma generale, lo sperone, l'uso dei remi, la velatura latina; particolari alla galeazza, prima di tutto i castelli, poppiero e prodiero, coronati di artiglieria, il posto della ciurma raccolto sottocoperta, e l'impiego di cannoni anche nello spazio della *pavesata*; infine le dimensioni e il tonnellaggio, sempre più rilevanti.

Nella figura del Palazzo Doria vediamo le galeazze della metà e della fine del cinquecento: navi di Lepanto e navi della Invincibile Armata, ma al Museo di Marina del Louvre dobbiamo il modello splendidamente eseguito, e sincrono, di una Galeazza francese posteriore di un secolo (1690); giacchè questa forma di nave, passata in Francia, rimase quasi esclusivamente presso quella marina e presso Venezia.

Questo modello, restaurato con la scorta di disegni e progetti del tempo, è di un'importanza veramente eccezionale. Ecco le sue caratteristiche, seguite da una descrizione sommaria.

Scafo.

Lunghezza da un capo all'altro	m. 58.16
Altezza alla *ruota di poppa* . .	» 9.19
Altezza alla *ruota di prora* . .	» 6.37
Larghezza al *baglio maestro* . .	» 11.64
» dell'*apposticcio* . .	» 14.40
Lunghezza dei remi	» 15.27
Numero dei cannoni	34
» » petrieri	10

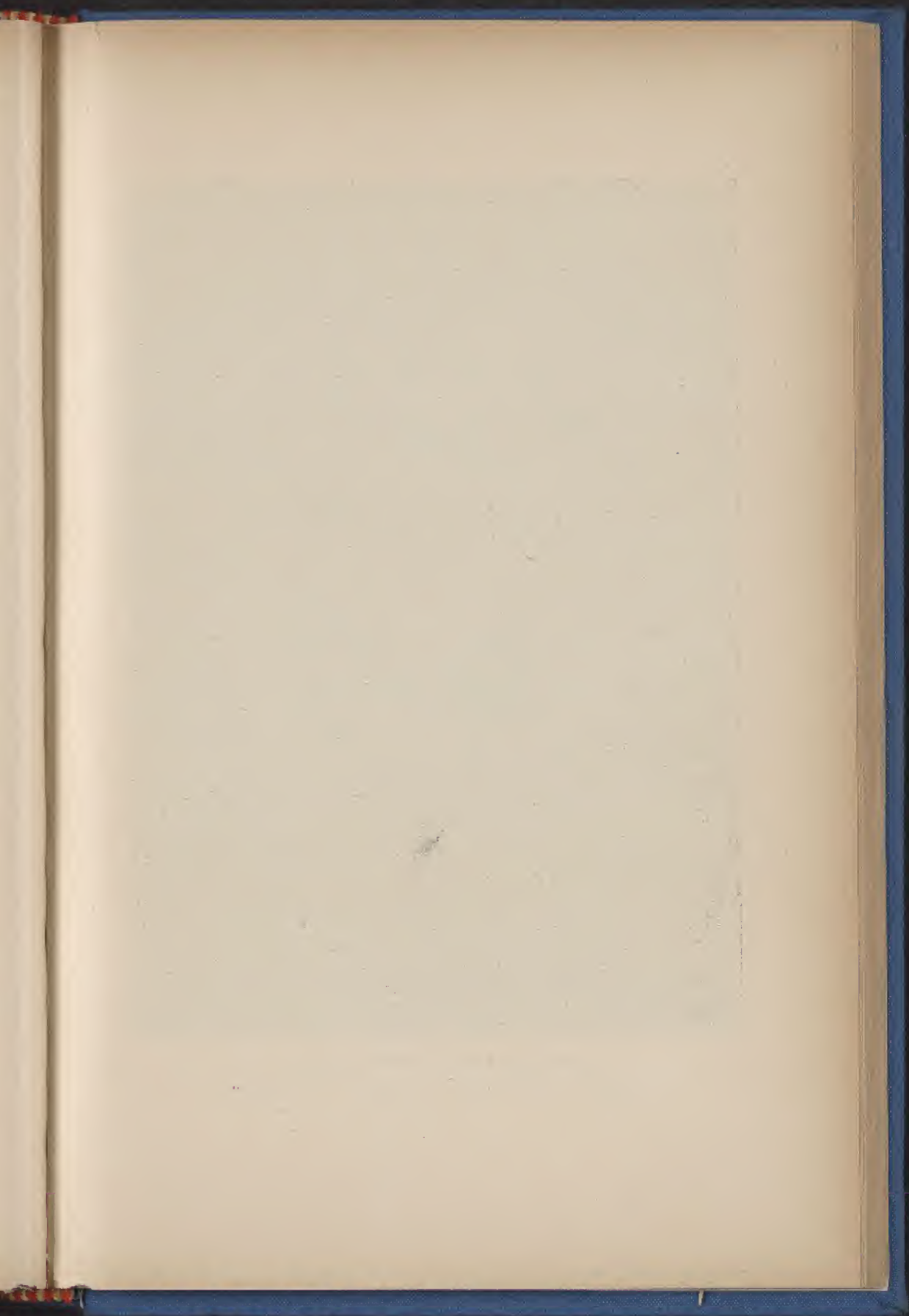
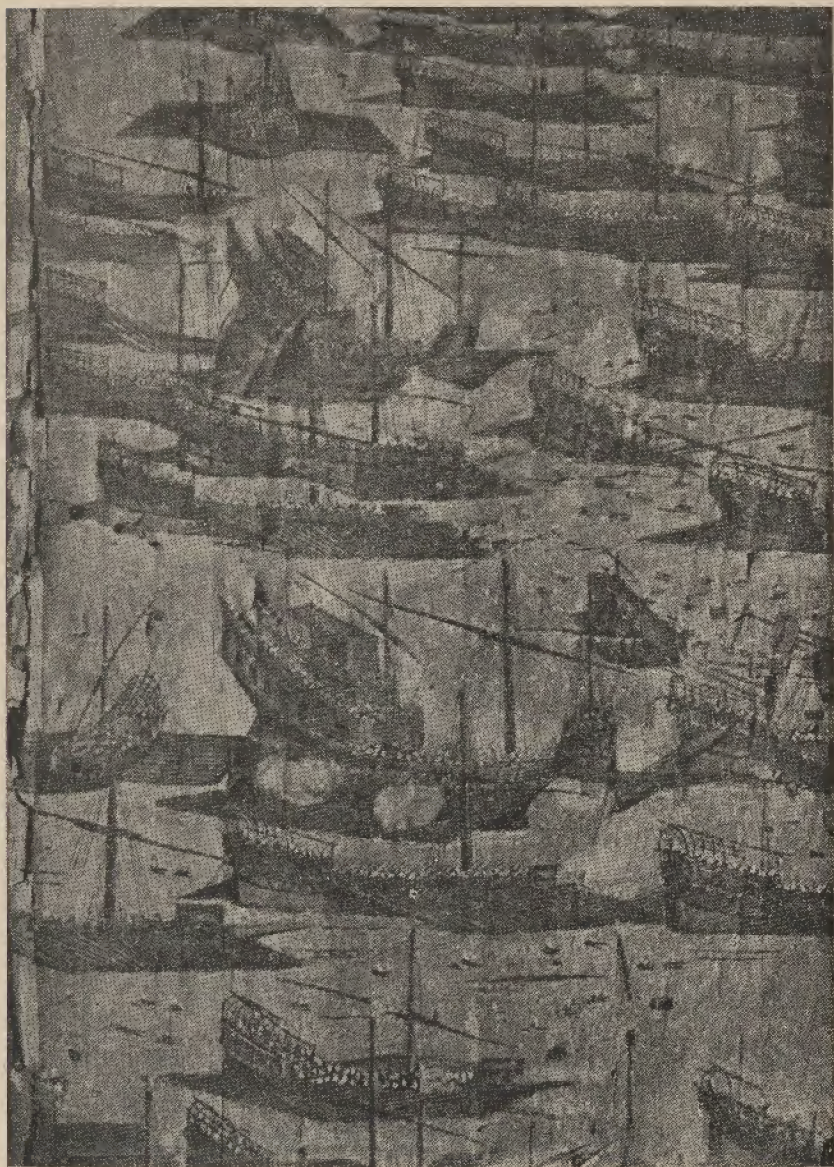
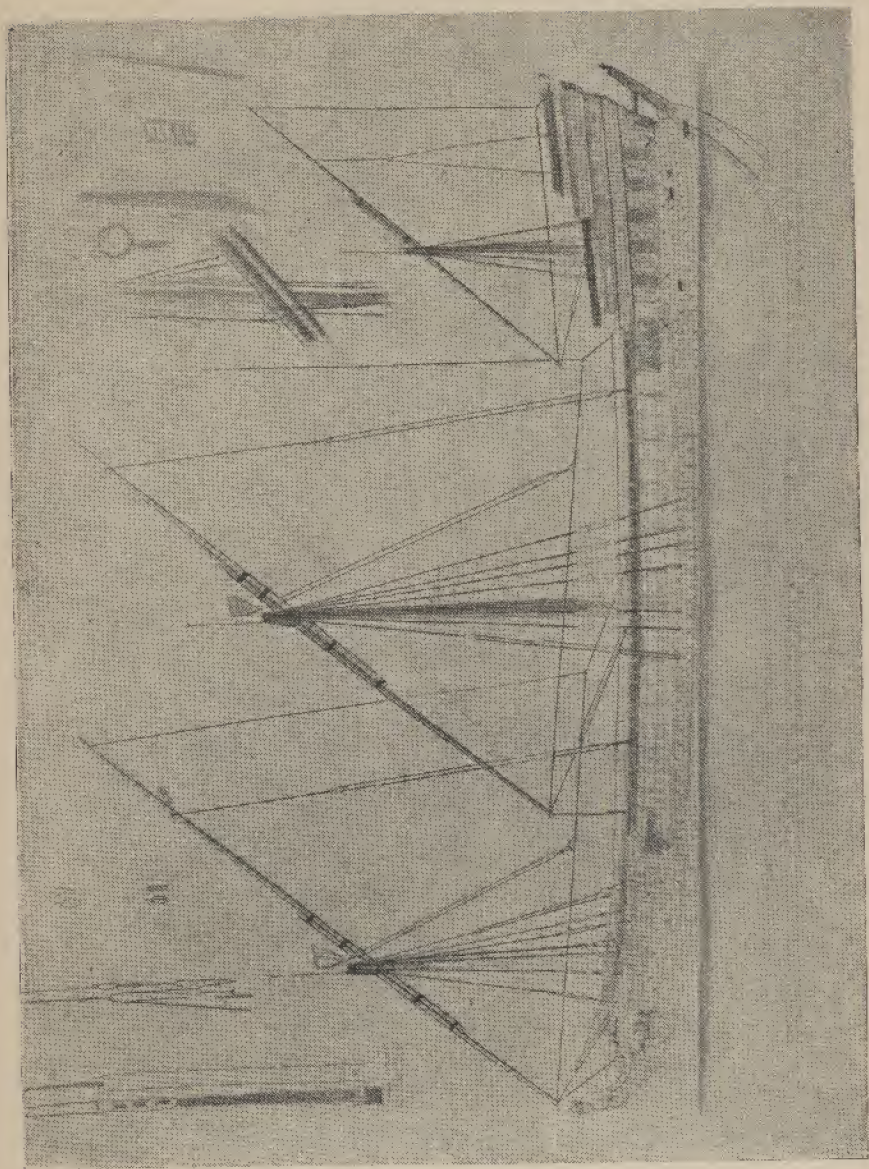
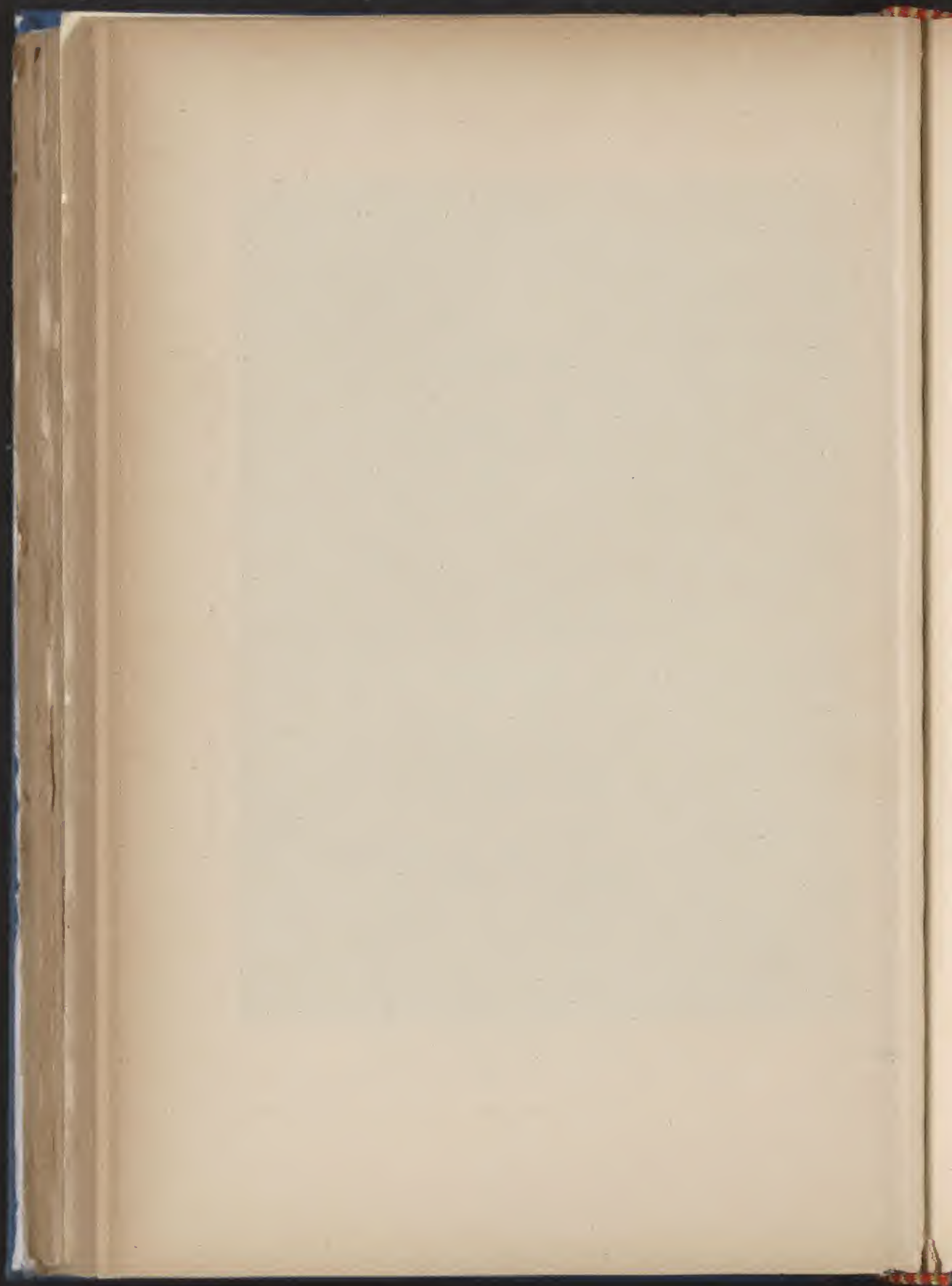



Figure di Galeazze alla battaglia di Lepanto
conservate nel Palazzo di Andrea Doria a Fassolo

Galeazza francese - Secolo XVII — Profilo dello scafo e attrezzatura

Alberatura.

Albero di Maestra	m.	29.23
» Trinchetto	»	21.44
» Mezzana	»	17.86
Antenna di Maestra	»	40.61
» Trinchetto	»	35.72
» Mezzana	»	25.—

L'equipaggio di una galeazza da quanto risulta in diversi manoscritti del tempo, poteva comportare all'incirca:

Soldati 350 — Marinai 60 — Timonieri 12 — *Compagni* (soldati di prora) 40 — Bombardieri 36 — Prodieri (*marinai di prora*) 12 — Ufficiali 4 — Piloti 2 — Sotto Piloti 2 — *Consiglieri* (antico nome degli *ufficiali di bussola*) 4 — *Scrivani* 2 — Barbieri 2 — Aguzzini *(comito e sottocomito)* 2 — Carpentieri 2 — Calafati 2 — Bottai 2 — Fornai 2 — Servi o garzoni di camera 10 — Capitano 1 — Luogotenente 1 — Capellano 1 — Ciurma, 452 uomini, 9 per banco fino alla maestra, 8 fino a prora.

In totale un equipaggio di un migliaio d'uomini.

Le figure a pag. 555 mostrano chiaramente la disposizione del ponte superiore. Nella galeazza, a differenza della galera, gli uomini remavano in un ponte inferiore, al coperto.

Le *linee d'acqua* di questa nave, molto slanciate al galleggiamento, compromettevano forse alquanto la stabilità, pel grande peso della parte emergente, dovuto ai castelli sopraccarichi di artiglieria e alla massa enorme dell'*apposticcio*. Le estremità erano male connesse e dovevano esagerare i movimenti di rullio e di beccheggio con tendenza a deformare lo scafo. Forse in seguito a questi motivi, le galeazze passavano, a Tolone, più di cinque mesi, nell'inverno, inattive in darsena.

Se si confrontano poi le misure di superficie dei ponti col numero di uomini dell'equipaggio e si pensa ancora allo

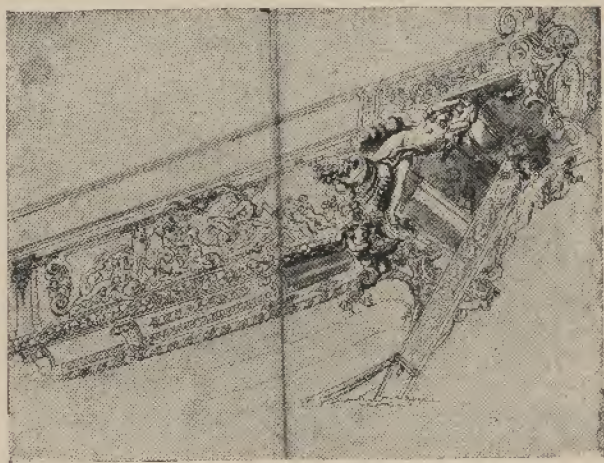
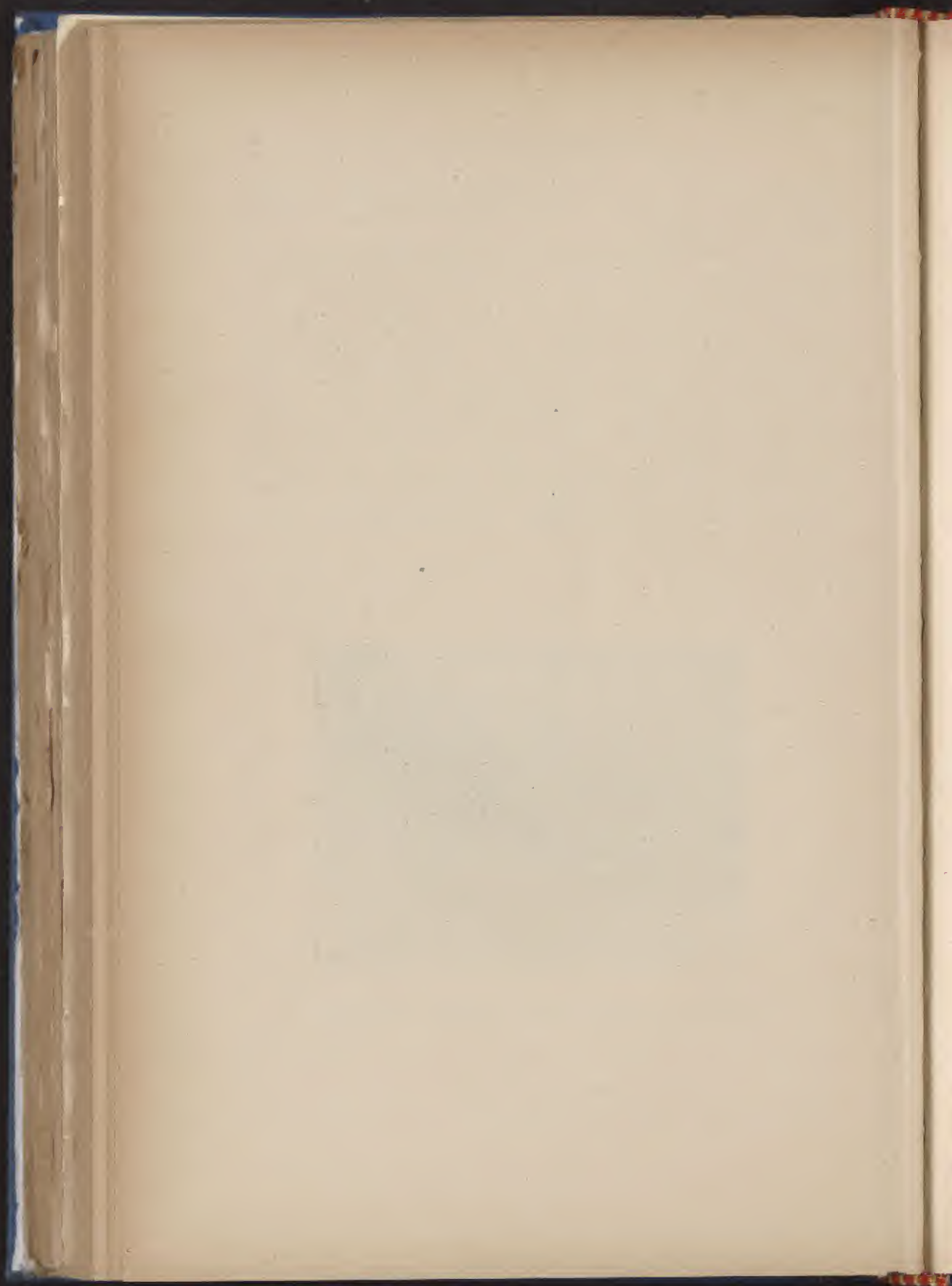
ingombro degli affusti, cannoni, manovre e remi, non si riesce a farsi un' idea esatta dell' esistenza a bordo. I soldati dovevano dormire nello spazio dell' *apposticcio* come sulle galere e dovevano altresì tenere in quello stretto corridoio i loro bagagli per quanto fossero ridotti alla pura necessità, e le armi. La ciurma, come sempre, aveva i banchi. Le stive, difetto comune alle triremi di ogni tempo, erano male aereate e piene di immondizie. Donde le malattie e fra queste il terribile *scorbuto* che mieteva tante esistenze fra gli uomini. Nell'esame della galeazza si vede quanta parte l' armamento dell' artiglieria occupava a bordo. I cannoni maggiori non sorpassavano i quattro metri di lunghezza, i minori avevano circa tre metri. Per questi ultimi è evidente che, nella posizione in cui si trovavano lungo l' *apposticcio,* bisognasse alzare tutti i remi per potersene servire.

I pezzi dei castelli, specialmente quelli prodieri, per lo spazio di manovra loro riservato, dovevano essere i più efficaci nel tiro.

La figura a pag. 561 mostra il piano verticale della galeazza unitamente al piano velico e quella a pag. 557 l' insieme preso da poppa. In fine, riguardo ai colori, che la riproduzione di questo libro non può dare, noterò che la carena era bianca e azzurra con dorature abbondanti sui listelli, specialmente negli intagli di poppa; la statua, bianca, per imitare il marmo; tutti i fiordalisi, dorati. L' interno dipinto in rosso, compresi i banchi. Le arcate dorate coi montanti neri, i *baccalari,* oro e rosso, *l' apposticcio,* all' infuori, bruno con fregi d' oro.

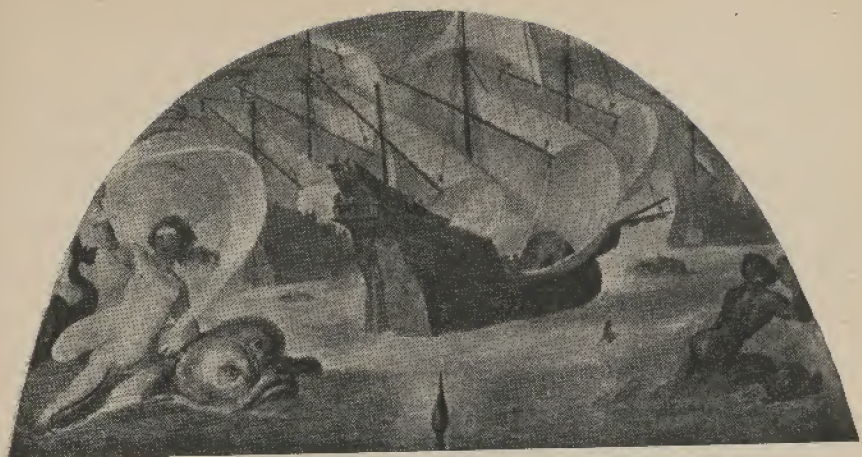
Tutto questo lusso di decorazione, del quale noi moderni abbiamo perduto totalmente il sentimento, mostra quanto progrediti fossero i nostri antichi che sapevano crearsi, pei loro tempi e coi mezzi limitati di cui disponevano, navi tecnicamente perfette e non trascuravano mai l' applicazione dei mo-

tivi d'arte, anche nelle manifestazioni pratiche che sembrano dovessero escluderla.

Ho creduto estendermi su questa galeazza prendendo a modello un tipo non nostro, perchè la galeazza era nave d'origine prettamente italiana e questo modello, eseguito in Francia appare forse il migliore a noi giunto, in tale genere di costruzioni. A Genova d'altronde, in quel tempo, l'ornamento e la decorazione delle galeazze avevano molta analogia con quelle della marina Francese e se ci fosse stato conservato un noto modello di galeazza, che mi risulta aver figurato nell'Armeria della Repubblica, nel 1670, credo non avremmo a trovarci molte varianti da quello del *Louvre* qui esaminato.

Progetto di decorazione di una galea genovese - Secolo XVIII

NOTE.

(1) Marteilhe, *Mémoires d' un protestant,* Paris, Fischbacher e « La Vie aux Galères », Paris, Fayard 1909.

(2) F. Alizeri, *Notizie dei Professori di Disegno* etc. Tomo VI e VII. L' Autore riproduce varî documenti e notizie degli *Intagliatori in legno,* e ne riporta i contratti e le commissioni avute specialmente da Gian Andrea Doria. Ricordo la forma originalissima di un fanale della galea Capitana di quest' ultimo, galea che figurò alla battaglia di Lepanto.

(3) Archivio di Stato (Archivio Notarile) Notaro Gio. Amb. Pallavania, filza I., 1566.

CAPITOLO III

Le Navi - Galeoni e Vascelli.

Il termine di *Nave*, ha per l'archelogia un significato meno comprensivo che nel linguaggio comune e si usa in contrapposto a *galea o trireme* per distinguere il carattere di due costruzioni che in tutti i tempi hanno avuto differenze marcate. La Nave, per quante forme abbia cambiato, si è sempre servita della vela, ha avuto una portata maggiore, linee ampie, grande altezza, sovrastrutture molteplici e, per conseguenza, larga capacità e velocità scarsa. Tali ci sono apparse le *onerarie* romane, le *cocche* e le *caravelle* medievali.

In questo capitolo mi occuperò più specialmente della *nave* rappresentata dai disegni dei nostri Musei, che ne presentano una raccolta relativamente ricca, tutta compresa nella seconda metà del cinquecento. La veduta del Grassi ne contiene un certo numero e due di esse furono ampiamente studiate e commentate dallo Jal, che ne dà anche la riproduzione nella sua classica opera dell'*Archéologie Navale* (1). Così pure l'altro quadro del Grassi del *Dominio di Corsica* (1598) reca figure di combattimenti, come motivo monumentale, anche più interessanti, e che forse sfuggirono all'illustre francese. La tela colla veduta della Briglia, fig. 90 pag. 375 mostra la doppia armata con particolari assai netti e importanti. La carta del Maggiolo ci rappresenta il tipo ideale degli altissimi *galeoni*, nel 1561, nel modo con cui quelle moli di architettura complicata, dalle ampie vele rigonfie avevano colpito la fantasia dell'ingenuo artista. Infine tutti i quadri che commemorano i Lavori nel Porto mostrano, allineate e ormeggiate al Molo Vecchio le stesse figure di navi, e gli affreschi del Tavarone nell'atrio del Municipio e quelli del Carlone riprodotti a pag. 569 e 573 ripetono l'identico motivo.

Ma, fuori di Genova, possiamo anche trovare documenti più precisi che servono di termine di confronto e di autenticazione ai nostri. L'Arsenale di Venezia possiede uno splendido modello eseguito certamente da marinai e già conservato per ex-voto in una Chiesa. Risale anch'esso allo scorcio del cinquecento.

Un disegno, minuziosamente studiato, dall'Holbein, ricorda la famosa nave di cui si servì nel 1529 Enrico VIII, per recarsi al celebre convegno con Francesco I nel *Campo del Drappo d'Oro* (pag. 571).

Abbiamo così una serie di documenti che abbraccia, in massima, la seconda metà del secolo XVI, e consente la ricostruzione completa di quel tipo di nave.

Esso ci appare a prima vista caratterizzato dall'altezza inusitata delle sovrastrutture. I due castelli si ergevano sulla linea della coperta per metà, e in certi esemplari, per due terzi dell'altezza totale, emersa. Constano di parecchi ordini di impalcature sovrapposte e tutto l'insieme necessitava, per collegarsi al corpo della nave, di rinforzi incrociati, di cinte e costoloni. Questi castelli portarono il nome di *Bannum*, *Superbannum* e *Paradisus*, con evidente allusione al posto elevato o alla magnificenza degli alloggi che conteneva.

Nave di Enrico VIII (1529) - Da un disegno dell' Holbein

Vedasi a questo proposito la figura dell'Holbein, già citata, Qualche volta fuori del castello correva una leggera terrazza come nell'affresco del Carlone (pag. 569). E si ha memoria nel cinquecento di colossali *caracche* (varietà della *nave*) che portavano giardini pensili, con piante disposte in casse ripiene di terra. I castelli servivano anche pel combattimento.

Le artiglierie minori, *sagri* e *petrieri* armavano la poppa e facevano grandinare sulle galere, basse sull'acqua, con efficacia raddoppiata i loro proietti. Gli alloggi erano più comodi, meglio aerati ed esenti dalle fetide esalazioni della sentina. Non dobbiamo figurarci però che si fosse giunti al perfezionamento delle odierne *cabine*. Le camere non avevano divisioni: solo delle tende posticce isolavano i passeggieri di riguardo; gli altri, si accomodavano alla meglio. Il corpo della nave, anch'esso alto di *puntale* appare, specialmente nel quadro del Grassi, amplissimo e rigonfiato al galleggiamento, rientrante al sommo dell'*opera morta,* artifizio diretto a ottenere maggiore stabilità, sempre compromessa dall'enorme peso che gravava in alto.

In complesso queste navi erano di un'imponenza straordinaria e le loro linee degne, fra tutte, di ispirare i pittori di motivi storici. Nauticamente però, male sopportavano il peso e tendevano facilmente ad inarcarsi, con pericolo di sfasciamento, per tutto quel materiale imperfettamente collegato.

Con mare cattivo avevano movimenti disordinati di sbandamento e il vento, gravando su tutta la parte emersa ostacolava l'azione del timone e non permetteva di tenere la rotta.

Correvano sempre rischio di naufragio: dovevano temere, ben più delle agili galee, le coste e gli scogli; provavano difficoltà ad entrare ed uscire dai porti. A Genova, nel 1614, rammentò il Casoni come ne perissero una trentina nello spaventoso fortunale che investì, l'11 Novembre, la nostra città. Le forme di prua, confrontate nelle fig. a pag. 571 - 577 mostrano, nel modello veneto, una speciale disposizione dei costoloni tutti convergenti in forma di sperone acuminato e ricurvo, identica a quella delle *navi* del Grassi e del quadro della Briglia. Invece nella Nave di Holbein lo sperone è composto di due soli sporti terminanti in una figura stilizzata di cavallo,

emblema della corsa. Ma la nave dell'Holbein è anteriore di mezzo secolo alle altre e così si spiega questa differenza. E forma di sperone consimile abbiamo nella pittura olandese che riproduco dall'opera dello Jal, e rappresenta una varietà della nave, il *balingarnis* o *baleniere*, propria dei mari del nord mostrando fino a qual punto si era trascorso

Navi genovesi da un affresco del Carlone - Secolo XVI

nell'esagerare l'altezza delle sovrastratture, che qui sembrerebbero fantastiche, se la nota precisione degli artisti olandesi non ci desse troppe garanzie di autenticità (pag. 574).

È da osservare poi come tutte queste forme di navi provenissero in genere dal nord e solo abbiano corso i nostri mari con l'incremento dei commerci e della navigazione che seguì alla scoperta delle Indie Occidentali. Portavano attrezzatura *quadra* e solamente vele *latine* agli alberi di mezzana. Gli alberi erano in numero di tre, ordinariamente, a volte quattro, verticali: maestra trinchetto, mezzana, (e contromezzana); bompresso col pennone della vela di *civada*. Il bompresso era però sempre poco inclinato, come nel modello di Venezia.

I galeoni del quadro della Briglia mostrano però un'eccezione a quanto ho detto; in alcuni di essi (quelli a sinistra di chi guarda), il trinchetto e la maestra sono attrezzati alla latina. E questo particolare sembra ricorrere anche, ma più confusamente, nel quadro del Grassi. Un'altra nota caratteristica è data dagli *alberetti*.

L'albero non termina più, come nella nave genovese, con la *coffa*, ma si prolunga con un'aggiunta, semplice

Baleniere olandese - Secolo XVI

nel modello Veneto, doppia nella figura dell'Holbein. Questa aggiunta era richiesta dall'aumento o meglio dalla evoluzione della velatura; la vela di gabbia richiese un pennone che scorreva e si ghindava appunto sull'alberetto. E, per ciò che riguarda i pennoni, bisogna anche ricordare come tutti questi venissero al bisogno ammainati in coperta. Così mostra la nave circondata da galee, nel motivo ripetuto in varie parti del quadro del Grassi, raffigurante il Dominio di Corsica, più volte citato.

Ho già parlato dell'armamento di questi galeoni: nei *castelli* sotto coperta avevano, come nel modello veneto, una vera e propria batteria di pezzi, o più anticamente, nella nave dell' Holbein e sulle figure del Grassi, qualche portello irregolarmente disposto. I cannoni poi erano di vario calibro e di varia provenienza. A poppa, sul corpo della nave, vediamo costantemente di fianco al timone spuntare l'estremità di due *petrieri,* disposizione sempre mantenuta fino alla fine del Secolo XVIII.

L'ornamentazione delle navi comprendeva gli intagli ricchissimi dei castelli e si incominciò allora ad usare le figure di torri embricate *(bottiglie),* le merlature, gli scudi, le statue, con profusione di volute e dorature. Di questi lavori, pel cinquecento, non avanzano più esemplari ma il loro disegno durò immutato anche nel seicento e ne parlerò più ampiamente quando mi occuperò dei vascelli. I colori predominanti nello scafo erano il bianco, il nero e il rosso. Nella ricca sovrastruttura ad arcate e gallerie della nave di Enrico VIII risalta sui castelli e alla banda una vera impavesata, particolare d'indole guerresca di cui abbiamo anche esempio nella caravella *S. Maria.* Più severi e più semplici, i Galeoni del Grassi, del Tavarone e del Carlone, portano lo specchio di poppa diviso in partiti di modanature e di quadri che seguono le linee generali della costruzione. In tutte queste figure risaltano le àncore raccomandate alle grue e vedremo in seguito come la *nave* ne era molto fornita. Sempre nelle figure di Holbein, abbiamo un esempio delle vele istoriate e in quella a pag. 375, troviamo vele a *ferzi* alternativamente tinti in azzurro, formando così i colori dello stendardo francese.

Le *navi,* nel Secolo XVI, erano divise in due tipi principali: *navi* e *galeoni*; spesso la *nave* propriamente detta andò confusa con la *caracca,* nome già usato nel secolo antecedente. Le differenze che distinguevano un tipo dall'altro erano, nella

forma, un maggior rigonfiamento alla linea d'acqua della *nave*, e le sagome di poppa appiattite. Il galeone invece aveva la poppa tondeggiante, detta alla *bastardella* per la sua somiglianza con quella della galea. Nella portata, in generale, la nave stazzava di più che il *galeone*. Ma il criterio della portata non era sempre costante. Alla fine del cinquecento esistevano già trattati di nautica, i quali davano le regole precise per la costruzione, l'attrezzatura, l'armamento e l'equipaggiamento delle navi e delle galere. Ne abbiamo in Italia due esemplari classici, nelle opere di Pantero Pantera, Capitano nella Marina Pontificia e di Bartolomeo Crescentio, Romano [2]. Siccome queste opere sono assai note, nel mondo degli studiosi, dopo l' illustrazione accurata dello Jal e del Guglielmotti, non credo di dovermene occupar nemmeno sommariamente in queste pagine. Essi sono gli autori cui dobbiamo quasi tutte le conoscenze che possediamo sulla marina del cinquecento e del seicento.

Riferirò solamente qualche notizia sull' equipaggio di una nave o di un galeone allo scorcio del cinquecento, secondo le regole date da Bartolomeo Crescentio. Per ogni *carra* di portata della nave, si calcolavano 18 uomini di equipaggio, di cui un terzo di garzoni o mozzi. Le navi d'allora erano quindi molto fornite di uomini, causa l'accrescimento dell'attrezzatura e la grande superficie velica, poco suddivisa, che essi dovevano manovrare. Se si pensa per esempio al lavoro non indifferente di ridurre la superficie velica dei grandi *trevi*, durante i fortunali, si comprende il numero dei mozzi e dei garzoni che dovevano essere impegnati per ogni albero, e, su certe navi, gli alberi erano quattro senza contare il bompresso.

Il comando comprendeva, sempre secondo l' autore citato, il *Padrone*, il *Nocchiero* o *Pilota*, quello da cui dipendeva la direzione della nave, assistito dai *consiglieri* o compagni, nell' esame della bussola; il *Nobile di Poppa*, Ufficiale dalle mansioni non ben determinate (fra il *capitano d'armamento* e

il *commissario* attuali); lo *scrivano* (nome perpetuato fino ad oggi nella marina mercantile); lo *scalco* (maestro dispensiere, *maestro di casa*); il barbiere o chirurgo, (come è noto, il medico allora si chiamava *fisico*: a bordo si contentavano di un *flebotomo* o barbiere, il quale spesso esercitava effettivamente questi

Modello di galeone veneto - Secolo XVI — Arsenale di Venezia

due mestieri, specialmente a bordo delle galee); il *pennese*, (capo dei marinai a prua) vero comandante in seconda, cui spettava sovrintendere alle manovre di navigazione; il *carpentiere*, aiutato dal *bottajo*, e dal *maestro d'ascia*, spesso tre uffici riuniti in un solo individuo. Infine i *Bombardieri*, in numero proporzionato ai pezzi. Ordinariamente su questi

galeoni e sulle *caracche*, quando non erano armati in guerra, tre o quattro bombardieri bastavano a tutta l'artiglieria di bordo, che era pure abbastanza numerosa. Ciò si spiega col fatto che raramente essa era tutta impegnata, ma si adoperava solo qualche pezzo per dare la caccia alle navi minori. Perchè le *navi*, cariche di passeggieri e colle stive piene di mercanzie, usavano rifiutare il combattimento, se ciò era possibile e solo si disponevano a una difesa disperata quando le galee, più agili, le circondavano e le assaltavano all'arrembaggio. Ordinariamente questi combattimenti avevano esito infausto per quelle grosse moli, quando il vento faceva loro difetto. Il combattimento di un galeone attorniato da galee era un motivo pittoresco che allettava l'immaginazione dei disegnatori, in quei tempi. E lo vediamo ripetuto infinite volte sulle carte geografiche murali e nelle tavole degli Atlanti in uso al principio del seicento. Il nostro Grassi, come ho detto, ne ha parecchi esemplari nel suo quadro del Dominio di Corsica.

Questi bastimenti del Grassi, conseguentemente a quanto ho esposto fin'ora, vanno dunque classificati, secondo l'autorità dello Jal, fra le *navi* o *caracche*.

Accennando ora a qualche ricordo storico per dare un'idea delle navi cinquecentesche, parlerò delle nostre famose *caracche Genovesi*, le quali componevano gran parte della flotta francese al comando di Claudio d'Hannebault, e furono passate in rassegna da Francesco I, nel 1545, davanti al porto dell'Hâvre. Erano navi di grossa portata, superate però in mole e magnificenza dalla nave reale, recentemente costrutta, il *Caraquon*, del quale tutti gli storici esaltano «l'immensità». Ora, proprio mentre Francesco I passava in rivista le nostre Caracche e aveva dato un gran pranzo ai comandanti e alla nobiltà del suo seguito, il fuoco, mal custodito in cucina, si appiccò al *Caraquon* e lo incenerì in poche ore.

Anche Luigi XII possedette una grande *nave*, la *Charente*, armata di 1300 uomini e 200 cannoni, come ricorda con ingenua ammirazione il cronista Jean d'Auton, ben noto a noi Genovesi. E chi volesse conoscere le linee generali della *Charente*, con una certa approssimazione però, esamini le figure di navi a sinistra del quadro della Briglia, al Museo Civico (Sala VII).

Nel 1559, un enorme galeone veneto affondava a Malamocco, presso Venezia, capovolto da un turbine. Portava 300 pezzi di artiglieria, i quali, essendosi abbattuti, nel movimento di sbandamento, da una parte, causarono il disastro. Più volte si tentò di ricuperare quel carico d'artiglieria, ma esso giace tutt'ora, ormai sepolto nelle sabbie mobili della laguna, senza speranza di ricupero, come augurerebbero tutti quelli che s'interessano alle navi antiche.

Del resto a Venezia non erano rare le *navi* che portassero mille e milleduecento delle nostre tonnellate, e questo accadeva pure a Genova. Il Galeone del Cardinal Cibo, nel 1561, apparteneva certo a questa categoria di grandi costruzioni, per quello che si può indurre dai particolari dell'inventario che ne dò in queste pagine. Era nave attrezzata a quattro alberi.

Ma il vanto della grandezza nelle costruzioni navali, fra la fine del XVI Secolo e il principio del XVII, va attribuito certamente ai Portoghesi, popolo di marinai espertissimi. Erano i famosi *galeoni* che facevano, come si direbbe, la *linea regolare* delle Indie orientali.

Il P. Fournier [3], nel suo Trattato di Nautica, ne ricorda le proporzioni veramente inusitate. Avevano una portata media di duemila delle nostre tonnellate, quattro ponti dividevano internamente lo scafo, sulla coperta poi s'innalzavano i castelli per una altezza di 8 o 10 metri. In questi castelli era ripartita l'artiglieria di bordo, da 200 a 300 bocche da fuoco in

bronzo, del peso medio di 5000 libbre per una. Per dare un' idea delle dimensioni dell' alberatura, il Fournier ricorda che nella *coffa* o *gabbia* potevano trovare comodamente posto 10 uomini. L'equipaggio, quando erano armati in guerra, raggiungeva 1500 uomini. Ma ordinariamente, salvo due o trecento marinai e un centinaio di soldati e bombardieri, il resto doveva essere gente di passaggio, mercanti che si recavano alle estesissime Colonie Portoghesi dell' estremo oriente.

Se la vita di bordo delle galee poteva presentare dei lati interessanti al curioso di antichi ricordi, come abbiamo visto nelle memorie del *forzato* Marteilhe, anche le grandi navi cinquecentesche hanno la loro letteratura. Scorrendo le raccolte dei *Viaggi* di Magellano e dei primi *Conquistadores* e certi interminabili e pii racconti di Missionarì delle Indie, ci imbattiamo ad ogni momento nelle descrizioni degli usi di bordo, per noi certe volte strani e ridicoli, nei racconti di tempeste spaventose, di assalti di pirati, di sofferenze inaudite per la fame o la mancanza d'acqua nelle grandi calme, in tutto quell' insieme di avventure marine, eterno soggetto dei sogni di tante generazioni di adolescenti. Letteratura speciale, sempre sfruttata e sempre rinascente con forme nuove, durante due secoli, della quale abbiamo raccolto gli ultimi echi, forse, noi che non possiamo più, ormai, chiamarci giovani.

Nella sua « Archeologia Navale » l' illustre Jal non isdegnò di raccogliere alcuni esemplari di antiche canzoni di bordo, che ci descrivono al vivo certi usi marinareschi vigenti sulle navi del cinquecento e che si erano tenacemente perpetuati nella vita marinara dei secoli seguenti. Egli lamentava l' incuria degli studiosi nel raccogliere questi ingenui documenti. Purtroppo, dal 1834, epoca in cui queste parole erano scritte, non si è fatto più nulla, o quasi nulla, e le due originalissime canzoni Inglesi e Scozzesi stanno solo a farci rimpiangere il tesoro di tradizioni italiane che abbiamo lasciato negletto.

Mi rincresce di non poter riprodurre in queste pagine, per l'indole sommaria del mio studio, i documenti riportati dallo Jal, e mi contento di ricordarne l'orditura.

La *Complainte d'Ecosse* del 1548, descrive il combattimento di una *nave* contro un corsaro. L'autore riporta tutti i comandi del padrone, donde ricaviamo una quantità di osservazioni interessantissime sull'attrezzatura e la manovra.

Quando la Canzone dipinge l'operazione del « salpare l'àncora » e dello spiegare le vele, riproduce al vero un esempio di quell'antichissimo canto, tradizione della marina, già vigente fra i greci ed i romani: il *celeusma*.

Il comando, conciso e rapido, era ripetuto dagli uomini, in segno d'averlo effettuato, con mille aggiunte spesso burlesche e poco castigate. L'abilità del marinajo che dava gli ordini ai compagni — il rozzo *coràgo* di bordo — stava nel variare all'infinito gli scherzi e le allusioni piccanti, sempre attenendosi allo stile sommario che richiedevano gli ordini. E sotto questo aspetto, nella *Complainte d'Ecosse*, troviamo delle vere meraviglie, degli epigrammi da fare invidia a Marziale e a Giovenale.

Quest'uso del *celeusma*, trasformato in Francia nel *charivari*, dovette essere sparso in tutte le marine e chi sa quale complesso di voci nautiche, di espressioni locali, di allusioni interessanti, abbiamo perduto noi genovesi, per non aver registrato a tempo qualche esemplare di questa forma di improvvisazione popolare! Nota lo Jal che a bordo della marina da guerra francese fino al 1815 ésisteva l'uso dello *charivari*, nel salpare l'àncora, ed era permesso, forse per antichissimo privilegio già concesso ai forzati delle ciurme, alludere burlescamente ai difetti dei comandanti. E non è a dire se i marinai, sempre fertili nell'invettiva e felici nelle espressioni scultorie, profittassero a dovere del privilegio. Piccolo e innocente compenso alla durissima vita di bordo dei tempi passati, che mi

fa involontariamente pensare alla leggenda medievale della *tregua del Sabbato* pei dannati dell' Inferno!

Come ripeto, ogni traccia del *celeusma* si è dissipata anche nella marina mercantile, così tenace nelle tradizioni. Solamente in Riviera, quando si tirano in secco le barche da pesca e da vino — i nostri *rivani* — ho potuto constatare l'uso di canzoni molto salaci, che certi vecchi marinai hanno ancora la prerogativa di adoperare — rimunerati dai padroni con qualche litro di vino — per eccitare gli uomini al lungo lavoro dell' *argano*.

La seconda composizione poetica riportata dallo Jal, è di carattere più sentimentale. Parla della tristezza del marinajo lasciando la terra, piena di lusinghe — curioso ricorso coi versi immortali di Dante — descrive al vivo i passeggieri che bevono generosamente alla fortuna della traversata, pure incominciando a provare i sintomi del mal di mare: a *temere il mare*, come si esprimevano sobriamente i nostri cinquecenteschi. Passa un mozzo che lor dice poco urbanamente: « State allegri: vedrete che tempesta avremo fra poco! « E quelli dei passeggieri che non bevono il « malvasia » per riscaldarsi il petto, leggono delle preghiere, ma tosto incomodati dal movimento della nave *fanno un brindisi* (toast) *ai pesci*! (Espressione testuale). Cade la notte e un marinajo, lamentandosi di tutto, si augura un semplice sacco nelle camere dei passeggieri, per dormirvi, anzichè nel proprio letto, sottocoperta, vicino alle pompe di sentina. « Se sapeste, conchiude, come si dorme male in quel fetore! »

Per commento alle figure delle nostre navi, riprodotte e studiate sinteticamente nelle pagine precedenti do qui un documento, anch'esso inedito e finora sconosciuto: l'inventario

di un grande Galeone appartenente al Cardinale Giulio Cibo nel 1529 — ormeggiato nel nostro Porto [4].

Servirà a completare le nozioni già esposte. Aggiungo la necessaria spiegazione a certe voci, riferendomi per le altre, all' Inventario della Galea. Va osservato che questi documenti e le molte figure, sono tutte ricavate dalla stessa epoca — largamente intesa — ciò che importa per la facilità dei confronti. Per i particolari dello scafo e dell'attrezzatura convien ricorrere di preferenza alla figura a pag. 577 di poco posteriore alla data dell' inventario. La Nave dell' Holbein invece, per una fortunata coincidenza, è dello stesso anno (1529).

Hoc est inventarium Galeoni patronizati per nobilem Lucam Centurionum civem Janue nunc existentis in Portu Janue etc.

Et primo lo corpo del galeone cum suo timone et axiasio.

L'albero de mezzo cum sua antene (sic) *cum XII costere per banda et trei bozzelli cum suo senale per banda.*

La gabbia dil dicto albore cum suo alboreto, anthene, cum sartia guarnita.

L'albero di maestra, diviso in due parti: il fusto maggiore terminante con la *gabbia* (coffa) sostenuto da dodici *sartie* e il secondo fusto (*alboreto*), assicurato all' incappellaggio e sostenuto anch' esso da altre *sartie* in numero minore. Nell' inventario il termine *anthene* sta per *penoni.*

L'albero del trincheto cum sue antene cum costere et doi bocelli per ogni bando.

La gabbia del ditto trincheto un albero et anthene guarnite.

Il Copresso cum sua anthena.

Albero proprio delle navi quadre; portava allora la vela di *civada*.

L'albero de la mezana cum sue anthene et quatro costere per bando.

Qui *anthene* va inteso in senso proprio; all'albero di mezzana si ponevano vele latine (V. figura a pag. 577).

L'albero de la contromezana cum sue anthene cum costere due per banda cum sue boze sionco e amanti guarniti.

Il galeone comandato da Luca Centurione era di grande portata, perchè attrezzato con quattro alberi verticali e uno orizzontale. Esempio di simile attrezzatura si vede a pag. 571.

Velle.

Lo trevo della maestra de cottonina impuntata talle e qualle cum bonete due videlicet una talle et qualle et l'altra de covati quindeci in circa.

Sulle navi *quadre*, il *trevo* era la vela ordinaria, inferito ai pennoni. Si aggiungevano ad esso, per aumentarne la superficie, le *bonnette*, trapezî di tela, usati quando il vento mancava. Abbiamo visto al contrario, nella galea, e vedremo nei *pinchi*, come il *trevo* era adoperato unicamente per vela di fortuna.

La vela della gabbia de mezzo talle et qualle.

Era inferita al pennone dell'alberetto e le scotte bordate al pennone di maestra.

Lo trevo dello trincheto cum sua boneta de cotonina de primo viagio un altro trincheto cum la sua bonette de cottonina talle et qualle.

Non si trattava però di due trinchetti in uso, ma uno di essi era di ricambio.

La vela della gabbia del trinchetto talle et qualle.

Una civadera fatta dello trevo veyho talle et qualle.

Ossia, ricavata da una vela di maestra. Credo inutile di notare come l'inventario rechi spesso note sullo stato degli oggetti, come questo curialesco: *talle et qualle*, nel senso di: nello stato di conservazione attuale, non nuovo.

Una vella della mezzana de cottonina talle et qualle.

Una vella della contramezzana cum la sua boneta talle et qualle.

Sappiamo di certo che la contramezzana era una *latina* (triangolare); in questa *boneta* dobbiamo supporre forse la forma egualmente latina, inferita al calcese e bordata alla *penna:* la *freccia* delle nostre tartane.

La barca grande.

Che portava i grossi pesi, aveva il molinello per salpare l'àncora, era anche capace di tutto l'equipaggio in caso di salvamento e spesso si armava in guerra. Il Diario di Colombo ricorda sovente tutti questi modi di impiegare la barca e la sua riproduzione esatta può ammirarsi unitamente ai modelli delle Caravelle, al Museo Civico.

Uno schiffo.

La barca specialmente adibita all'uso dell'equipaggio.

Una gondola quale est in lo loco de Sancta Margherita.

Non era la Gondola veneziana, ma una *barca* da carico, più piccola. Essendo il galeone in disarmo, era andata a S. Margherita per qualche servizio di bordo, approvvigionamento, o semplicemente armata in pesca.

Sartia.

Li amanti della maestra de carati XVI circa.

Carato, misura che non ho potuto identificare; manca in questo senso anche nel dizionario del Guglielmotti. Forse sta semplicemente per *parti.*

Lo sionco de carati XVI cum soe taglie de alto e baso et le sue pureze de alto sono de bronzo.

Questo particolare dimostra che l'arte dell'attrezzatura sulle grandi navi era assai progredita, sostituendo le rotelle metalliche, meno soggette al consumo, là dove l'attrito era maggiore.

La troza de la dicta meistra goarnita cum soi paranchi veyhi cum sue taglie una de canepa e l'altra de libano.

Ossia due carrucole in cui scorreva rispettivamente corda di canapa, e corda di giunco (*libano*).

La *Trozza* era quel collare, variamente composto di corde e di pallottole, che stringeva il pennone al fusto, lasciandolo scorrere lungo questo e ruotare sul suo piano, per quanto le sartie permettevano.

Le scote dela dicta meystra veiche cum tre amantigli, doe braccia, soi bozzini, doi gordini forniti cum sue taglie et doi quarnali per banda.

Sulle *manovre* della scotta, vedi pag. 538. *Quarnali* sistema di paranchi in cui scorreva un grosso cavo di quattro fili.

Li amanti del trincheto cum suo sionco cum sue taglie imbronzate.

La troza del dicto trincheto guarnita de libani.

Le scote cum tre braccie, bozzine, amantigli et bozzini cum due guarnalete per lo dicto trincheto.

Scole due de la gabia, de canepo.

Cioè, della *vela di gabbia.*

Agumene quatro de cantara XV singula talle et qualle.

Agumene due veyhe de cantara XV talle et qualle una delle quale est in mare allo ormezo.

Uno cavo piano de cantara VII de carati XV in circa.

Mezo caveto de cantara VI circa, incaternato (incatramato?) *talle et qualle.*

Un altro caveto de cantara VI incirca.

Uno cavo piano qual era per guydareza veyha.

Cavo piano era quello specialmente adoperato nelle *manovre volanti,* nei bozzelli, etc. contesto in modo che i fili non facessero risalto e riuscisse ben calibrato. *Guydareza* per guida, cavo su cui scorrevano le vele.

Groppe a numero cinque talle et qualle de le quale tre sono in mare alle ancore.

Groppe sta probabilmente per corde aggiunte, *impiombate.* Il galeone era dunque *alla fonda* su due ormeggi e tre àncore.

Diversi cavi veyhi in summa de cantara dexe incirca, cioè retenute per l' altalaria, boze, pichereze et rexedure.

Picarezza o pichereza: la bozza di cavo che sospende l'àncora alle *grue* - *rexedure* cioè *reggitori,* piccoli cavi che reggono manovre correnti.

Ancore - Ancora una de cantara XVIII incirca in mari.

Altre due ancore de cantara XIII incirca singula in mari.

Altre due ancore de cantara XII incirca.

Lo ferro de la barcha.

Questo inventario dimostra come si tenessero a quei tempi ben più àncore a bordo, che non usiamo oggi. E ciò può spiegarsi, pensando quanto si presentava difficile la navigazione per questi galeoni, altissimi sull' acqua, e sovraccarichi di peso, quando erano costretti a *dare fondo* con cattivi tempi davanti ad una costa.

Pasteche due doppie.

Massaprevi trei grossi cum pasteche due pichole da sarpare. Congegni di *taglie* con più occhi e girelle di diametri e centri diversi, accoppiati su un unico corpo: servivano qui al lavoro di salpare le grosse àncore con l' ajuto del mulinello.

Taglie quatro de doi ochi da salpar.

Diverse taglie quali vanno per nave.

Due trombe cum soi mortareti da gottare et aste da standoppi.
Sono le pompe di bordo, sempre in uso sui velieri, allora di una importanza somma per asciugare le stive, spesso innondate, di quelle grandi navi facili a deformarsi e a lasciar penetrare l' acqua. Abbiamo qui enumerati gli elementi della pompa - *stantuffi* e *valvole.* Quanto alla forma, se ne vede una ripetizione in quelle pompe che oggi in Porto servono ad *agottare* le *chiatte.*

Fornimenti della Compagna.
Veramente la *Compagna* era la *dispensa*; qui s' intende l' insieme dei locali attinenti alla *cambusa* ove si custodivano come accade ancora oggi, oggetti disparati, per l'uso di bordo, e che non si vogliono lasciare in coperta, esposti ai furti.

Picosse sei.

Piccocini doi.

Picossini erano anche armi, *in asta, a martello.*

Macie due de ferro (mazze).

Uno maryho (marchio?).

Doi marigij (magli?).

Uno gavino o *sia pe de porco de ferro.*

Asie quatro.

Pichete cinque per pichar petre de artalgiaria.

Vediamo allo scorcio del cinquecento ancora in uso le bombarde, che usavano proiettili di pietra; una di queste bombarde fu trovata nel nostro Porto in Ottobre del 1908, con altri pezzi d' artiglieria.

Veroggi quattro grossi primo secondo tercio et quarto.

Verrine o succhielli, specialmente usati dal calafatto, i numeri qui stanno ad indicare l' ordine di grandezza.

Lucerne sexe (sedici).

Pel servizio interno del galeone. In questo, ben più che nella galea - dove gli uomini stavano in coperta e la stiva era direttamente illuminata dai boccaporti, abbisognavano i lumi.

Relory doi.

Agogie tre de navigare quali sono in lo noyhero.

Le bussole sono in numero di tre, per precauzione contro i guasti che potevano verificarsi in navigazione, al largo. Erano in custodia del Pilota, il *capitano di rotta,* distinto qui dal Padrone.

Una serra grande.

Per la coxina.

A bordo alle galee la cucina era affatto rudimentale: una cassa ripiena di terra, in mezzo alla quale si accendeva il carbone, stava sopracoperta al posto lasciato libero da due banchi. Sulle *navi* invece, era situata in una camera dei castelli, e ci appare qui più fornita di utensili; segno che nelle lunghe navigazioni si tentava di variare il vitto.

Calderono uno grande per la chiurma con suo coperyho.

Qui la parola *ciurma* sta per equipaggio.

Uno calderoneto picholo per coxinare.

Un altro calderoneto per la pexe.

Doi brandali uno grande et l' altro picholo.

Doi cucie (cucchiaje) *una per aminestrar et l' altra per syhumare.*

Una paela (padella) *e una paleta* (diminutivo della voce precedente)

et una gratarina (gratuggia).

Doe cavigie de ferro per impiombar.

Uno gavycho (cavicchio) *de ferro per azonzar* (fare aggiunte).

Questi non erano arnesi da cucina.

Una manegeta de coreo per travazar vino talle et qualle.

Due manegete de coreo per lo imbrunare.

Imbrunare: dare il catrame.

Artalaria.

Il galeone, come le altre navi *rotonde*, non portava un armamento d'artiglieria uniforme. Questa era distribuita nei ponti e sporgeva dalle troniere munite di portelli, o sopracoperta nei castelli, raramente sulla tolda. Il galeone era una nave mista; poteva cioè essere armata in guerra; anzi l'armamento esisteva sempre per ovviare al pericolo dei corsari, e dei barbareschi.

Uno canone de metallo cum l'arme de Papa Jullio che tira ferro collato de Cantara LV circa.

Metallo è il bronzo: cannone moderno pel cinquecento e, cioè, ad avancarica e munito di orecchioni. L'arma di *Papa Julio* (Giulio II) si può spiegare col fatto che questo galeone, da una frase dell'inventario, figura di spettanza, totale o parziale, del Cardinal Cibo, il quale potrebbe aver acquistato questo pezzo dalla marina pontificia.

Uno canone de metallo con li zigli quale tira ferro colato da cantara LX in circa.

I gigli che marcavano questo pezzo indicano provenienza francese. I due cannoni ora enumerati pesavano rispettivamente Kg. 3025 e 3300.

Un altro canone de metallo cum larma di Papa Sisto (IV) che tirra ferro colato de cantara XXXII incirca (Kg. 1760).

Canoni trei de metallo cum l'arma de Papa Leone (X) che tirano petre, de cantara XX singulo (Kg. 1100).

Non si tratta forse di *petrieri*, ma di cannoni non atti per l'antichità o per la debole costruzione, a resistere allo sparo dei proiettili di ferro.

Una meza columbrina de metallo che tira ferro collato de cantara XV incirca.

Colubrina: tipo di cannone lungo da 30 a 36 volte il proprio calibro o *boccatura*. Mezza colubrina, pezzo di calibro minore ma di eguale proporzione. Peso: Kg. 825.

Sagri trei de metallo facti novi cum larma centuriona de cantara VII singulo (Kg. 385).

Sagro è denominazione non sempre egualmente applicata ai pezzi di artiglieria. Nel tempo in cui fu scritto questo inventario risulterebbe, dal confronto di altri documenti consimili,

Petriero della marina pontificia - Secolo XVI

una specie di Colubrina, per la forma. L'uso dell'*arma* prova come le famiglie nobili avessero il diritto di farsi fondere delle artiglierie, privilegio più tardi ristretto ai sovrani.

Un altro sagro picholo segata la boca de cantara due et mezo circa (Kg. 137*).*

Vedi la nota precedente: di due sagri uno pesava il terzo dell'altro; non erano dunque dello stesso tipo.

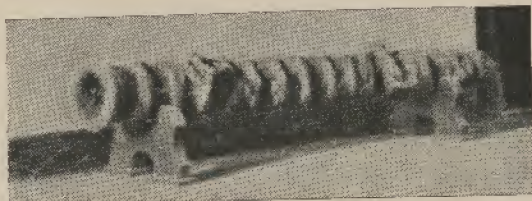
Doi archibuzi de metallo de cantara mezo incirca (Kg. 27)
Si tratta evidentemente di archibusi *da posta* (V. pag. 548).

Cantara sei de metallo de uno sagro rotto.

Una bombarda de ferro con doi mascoli picholi.

Ecco un pezzo antiquato, che ancora si usava a bordo dei galeoni; queste bombarde, a retrocarica, tiravano proiettili di pietra. Ho trovato un documento che ne accerta ancora l'uso a metà del Secolo XVII, in uno dei forti di Genova.

L'inventario, in una aggiunta riportata nella pagina seguente, enumera ancora altri pezzi, di spettanza del galeone.

Et primo canoni doi de ferro, uno chi tira ferro colato et l'altro petra.

Bombarda - Secolo XV e XVI

Sulla varietà di potenza e di provenienza di questo armamento, ho già accennato. Noterò ancora come questo fatto, comune a molte altre navi, spieghi in parte la presenza nel nostro Porto di cannoni appartenenti alla marina pontificia e veneta e di una bombarda, tutti trovati in mezzo ad avanzi di naufragio in condizioni da apparire chiaramente come facenti parte di una stessa nave. Per non dilungarmi soverchiamente rivolgo il lettore alle considerazioni da me esposte nell'articolo pubblicato sulla Rivista Ligure (1911, Fasc. IV).

Segue l'inventario dell'armamento:

Uno schiopo grosso et schiopeti cinque.

Differivano dall'*archibuso* per la mancanza di congegno a serpentina (v. pag. 541). Erano stabilmente afforcati su cavalletti.

Archibusi doi cum soi fornimenti.

Uno archibuso da ferro.

Dozene doe de piche.

Botte dodexe per acqua, bote septe da vino et due da aceto.

Barrile dexe da polvere de libre cinquanta in pondere singulo barrili.

Scandagio uno cum lo suo piombo da scandagiare.

E in aggiunta:

Balle trecento octo de ferro da cannone.

Balle duecento quaranta da columbrina etiam de ferro.

Ballote cento da meza columbrina etiam de ferro.

Schiopetti vintiocto.

Archi de legno numero trentaocto.

Avevano forse la stessa provenienza delle freccie che troviamo qualche riga più avanti. Se, allo scorcio del secolo XVI, era ancora in uso la balestra, credo che l'arco semplice non comparisse più in nessun armamento. Si tratta qui di preda di guerra contro i barbareschi.

Cossialeti de ferro numero centotrentacinque.

Qui, credo che *cossialeto* stia per *corsaleto:* corazzina, perchè i *cosciali* a bordo non avevano uso.

Celadoni de ferro numero ventitrei.

Elmi con *ventiera* (salade).

Bavere de ferro numero cinquantatre.

Cassie quattro piene de frechie turchesche.

Tarchioni numero sessantanove.
Scudi di forma quadra, minori dei pavesi.

Rodelle cum l' arma del Rev.mo Cardinal Cibo numero cinque.
Queste erano armi di parata per gli uomini di seguito del Cardinale.

Come ho fatto per la galera, ricorderò qui parte dell' equipaggio di questa nave, notando che il piccolo numero va ascritto al fatto che il galeone giaceva in disarmo nel nostro porto.

Geronimo de lo Marro guardianus.

Petrus Johannes Charchagnus Camerarius.

Antonius Axinellus.

Antonius Masorrus de Monaco.

Joannes Vivaldus de Monaco.

Justus Rubaldus de Lodano.

Jacobus filius Antonij de Sigestro.

***

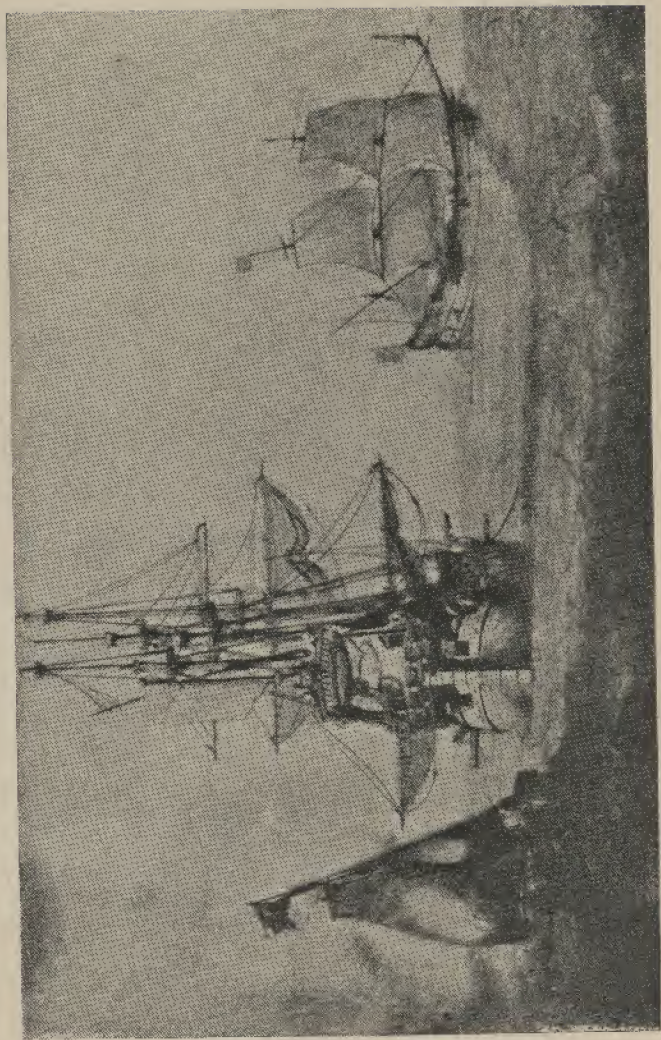
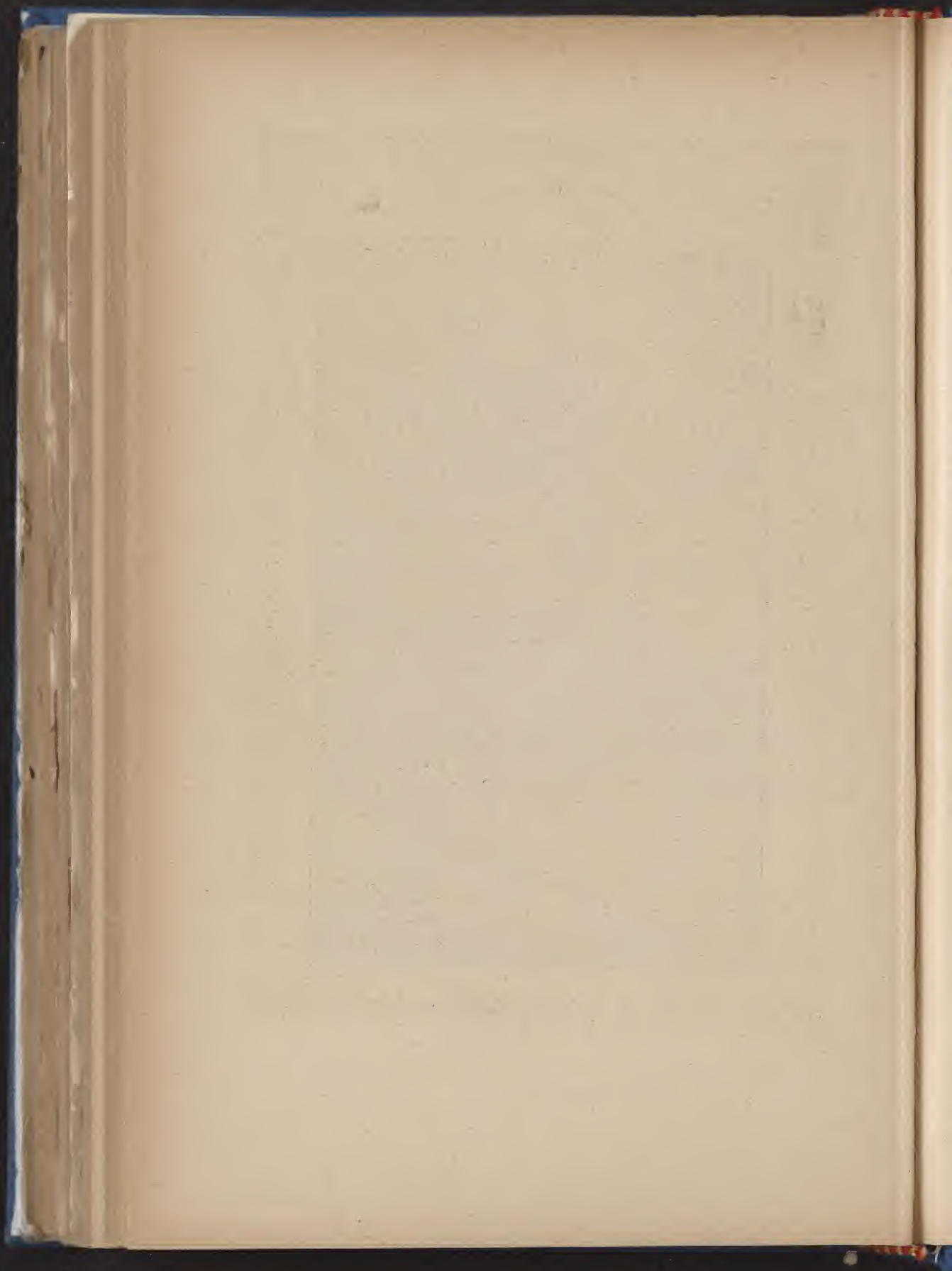
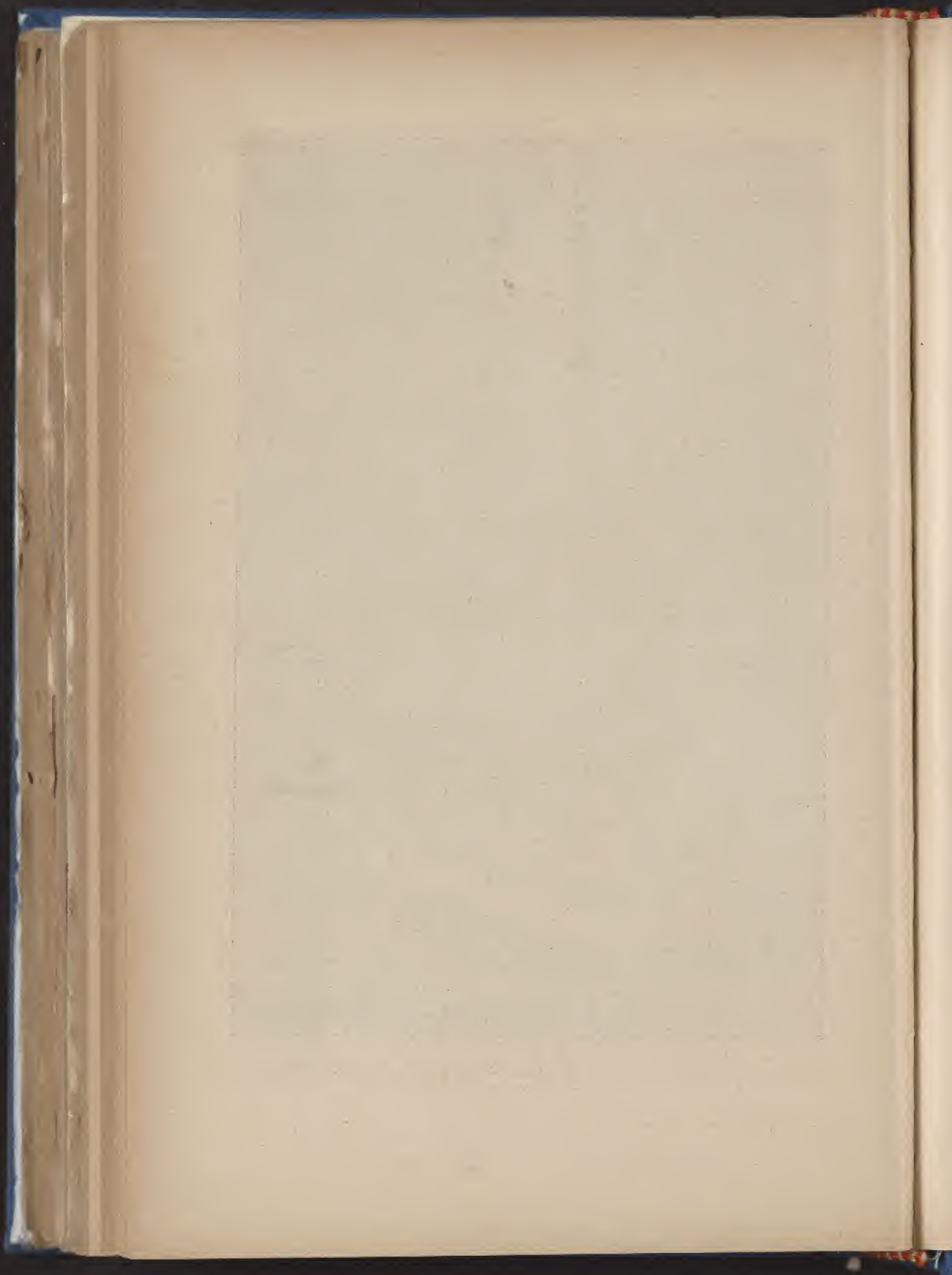
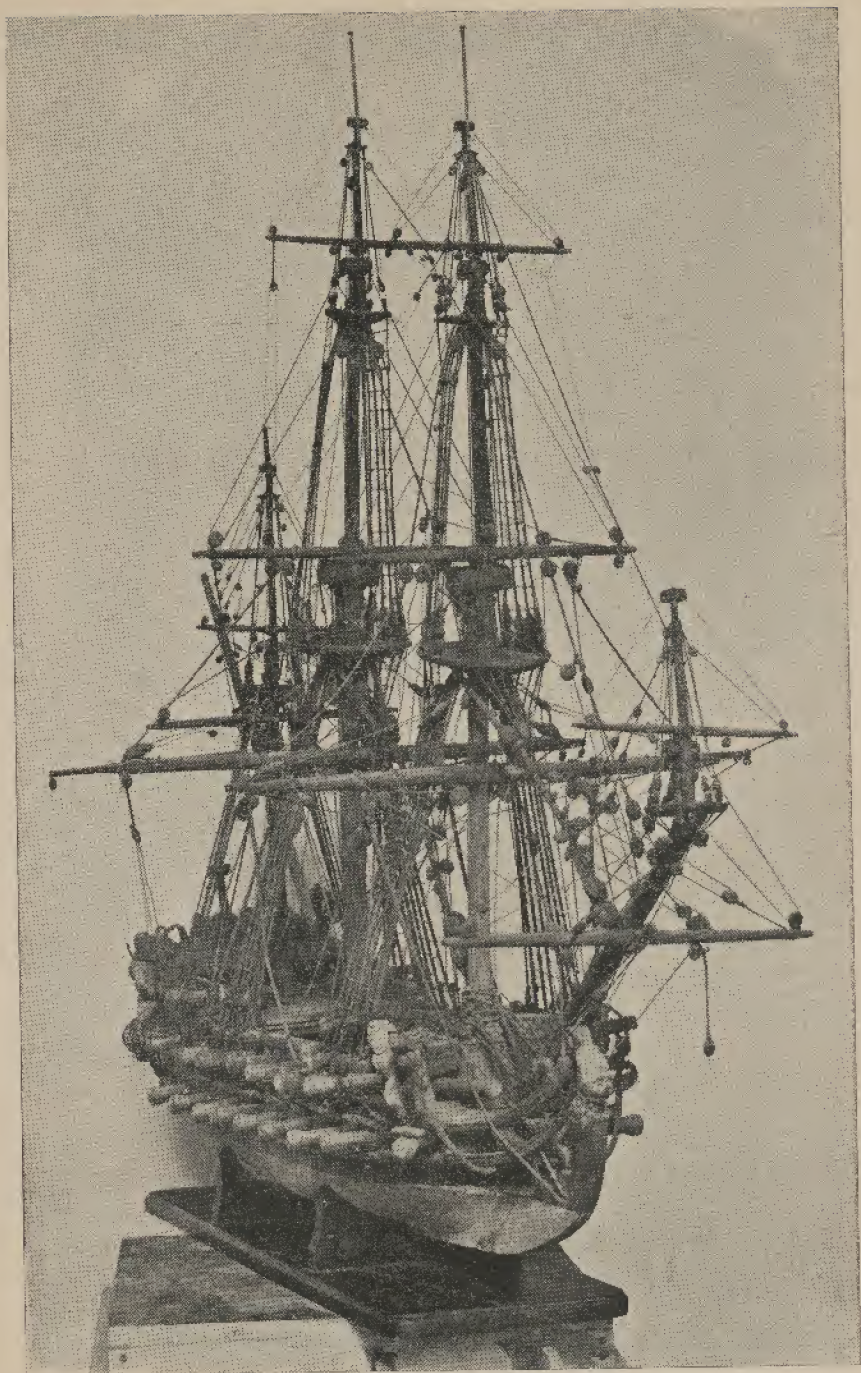
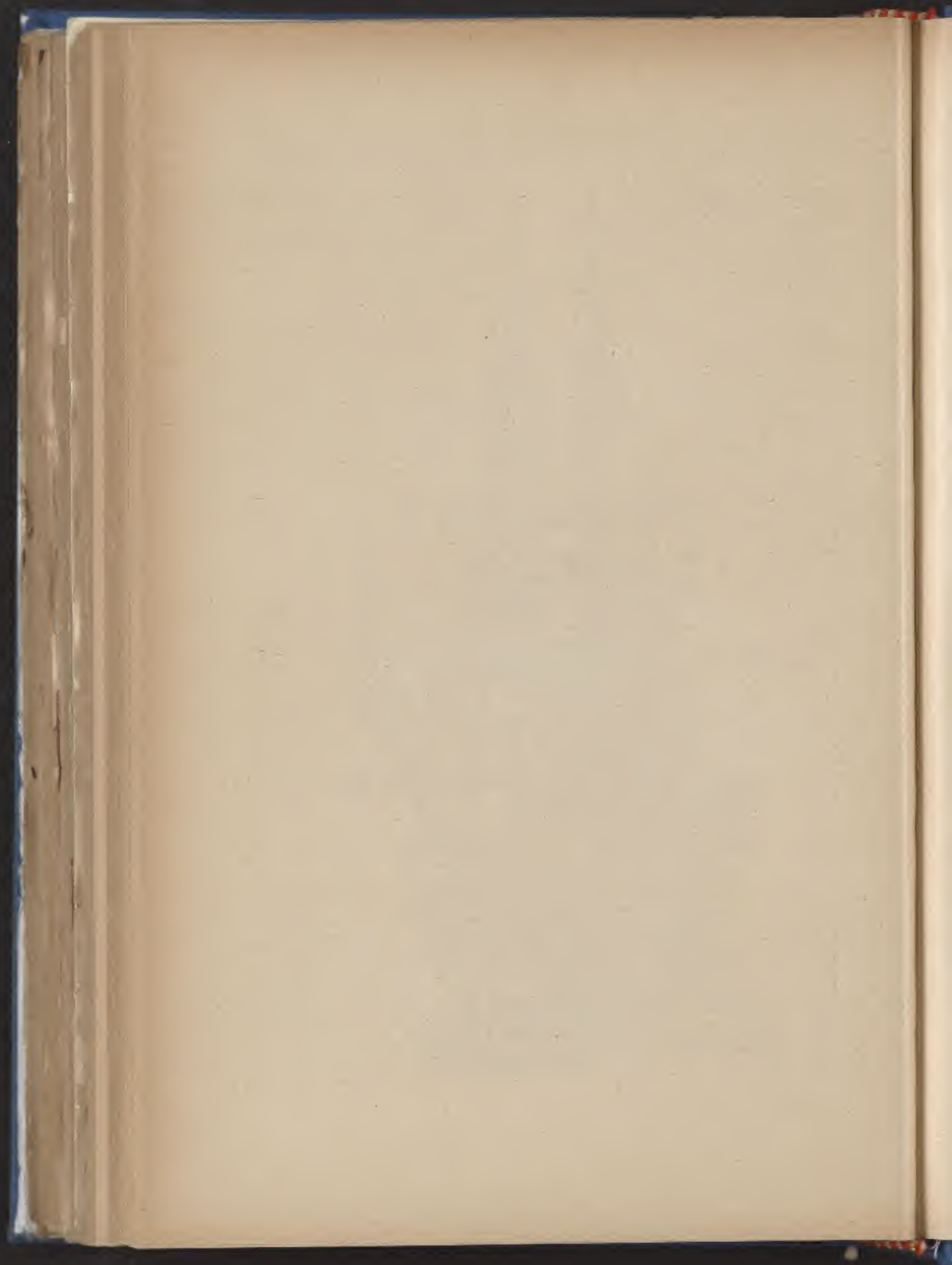
Dal Secolo XVI, le collezioni del nostro Museo ci trasportano alla fine del seicento con un modello di Vascello, il quale, benchè rozzamente eseguito, presenta particolare interesse per le memorie della marina di quei tempi. Questo modello era in origine appeso come *ex voto* nel Santuario dell'Acquasanta, e solo in questi ultimi anni, diligentemente restaurato dal Prof. Campora, trovò sito più conveniente nel Museo di Storia e d'Arte (Sala V).

La costruzione navale, verso la metà del seicento aveva subito radicali trasformazioni per opera degli Olandesi e incominciò a formarsi quel tipo di *vascello* che divenne nel Secolo seguente, a detrimento della *galea*, il nerbo della flotta di guerra.

Le modificazioni riguardanti lo scafo consistono specialmente in un abbassamento e in un prolungamento del castello

Vascelli del Secolo XVII

di poppa, le cui linee vengono gradatamente a confondersi con quelle dell' opera morta. E così accadeva a prora. I due o tre ponti interni portavano, ormai soli, le artiglierie più grosse disposte a batterie con numero regolarmente alternato di pezzi. Ridotta l'altezza dei castelli a poppa, si espandeva in varî modi quella piccola galleria che abbiamo veduto comparire in forma rudimentale nelle navi del Carlone. Gli ornamenti, statue, motivi d' architettura e fregi d' ogni genere,

Vascelli francesi del Secolo XVII

da disegni dello scultore Puget

Modello di vascello della fine del Secolo XVII, conservato al Museo Civico
(prima del restauro)

Modello di vascello della fine del Secolo XVII, conservato al Museo Civico

convergevano allora a sostenere questa galleria, ordinariamente vetrata, in forma di gabbia e costituente la base del quadro di poppa. A prora persistevano le forme di *falso sperone* a sostegno del bompresso: questa parte della nave, molto abbassata, lasciava libera in certi esemplari una vera *rembata*, come nelle galere, ed era poi ornata con emblemi e statue. I mostri e certe gigantesche figure di angeli erano i motivi preferiti, terminando col grande emblema che costituiva la *polena*, propriamente detta.

L'attrezzatura comportava ancora i tre alberi verticali, ma la maestra e il trinchetto avevano di regola e non per eccezione tre pennoni disposti sui due alberetti forniti di *coffe* (il nome acquistato definitivamente dalla *gabbia*, nel suo senso attuale). Le manovre si erano quindi moltiplicate, gli stragli ingrossati o raddoppiati, l'albero di bompresso munito di *gabbia* anch'esso e di *contro civada*, formava un angolo più o meno ottuso con l'*incappellaggio*.

Il nostro modello ci ricorda la memoria della Compagnia delle Indie istituita dal Banco di S. Giorgio e ci ricorda anche il bombardamento di Genova nel 1689, quando la flotta francese, splendidamente organizzata e padrona veramente del Mediterraneo, fece scontare a noi l'incuria della Repubblica negli armamenti navali. All'armata formidabile, che si presentò davanti al nostro Porto, non potemmo opporre che l'azione incerta di qualche vecchia galera.

Questo è l'aspetto generale offerto dal modello del nostro Museo, che raffigura un vascello dello scorcio, forse, del seicento. E questa nave, benchè identica alle navi genovesi, appare qui di origine Veneta, chiaramente espressa dalla scoltura del quadro di poppa: il Leone di S. Marco.

Le figure tratte dai disegni del Puget, di cui ho varie volte fatto cenno e inserite in questo capitolo, permettono il confronto di varî particolari: esse sono quasi sincrone al nostro modello.

A pag. 597 vediamo, per esempio, una variante nelle forme di poppa, alla *bastardella* nella nave francese. L'attrezzatura invece è al tutto identica, anche nella nave di profilo che occupa il secondo piano del disegno.

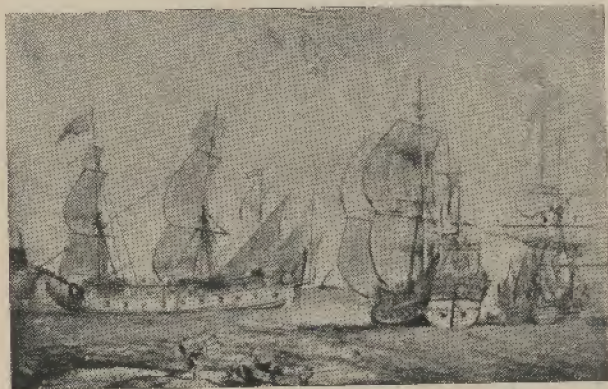
La figura a pag. 605 mostra invece vascelli a poppa piatta e nell'ultimo a destra si riscontrano le forme caratteristiche del *falso sperone* e della rembata, di cui ho detto nella pagina precedente. Lo stesso motivo ritorna, con più evidenza per le proporzioni meno ridotte del disegno a pagina 596 che riproduce un motivo preferito dai pittori del seicento, motivo reso celebre dal quadro olandese intitolato: Il Colpo di Cannone.

Ornamento di nave
Secolo XVII

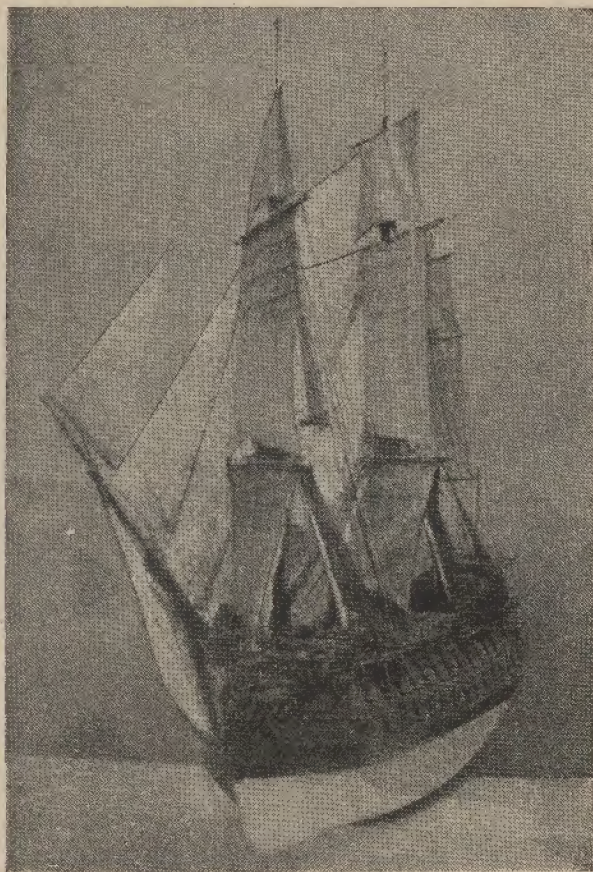
Esempio degli ornamenti sempre ricchissimi che si prodigavano a poppa e a prora sono: il fanale ispirato allo stile barocco (pag. 545), ma con finezza di linee veramente singolare e la scoltura rappresentante un Tritone, qui di contro, ambedue opere del Puget, di cui l'arsenale di Tolone conserva una raccolta ricchissima. In Italia l'arsenale di Venezia, unico, vanta pure bellissimi intagli salvati dalle demolizioni di navi di quell'epoca.

Abbiamo anche nelle raccolte del Museo un fanale, non certo paragonabile a quello del Puget, ma nondimeno assai interessante e che risale alla fine del seicento e ai primi anni del settecento. È conservato nella Sala IV, detta di Colombo.

I vascelli del seicento segnano l'epoca di transizione delle costruzioni marine che già si orientavano tutte verso una concezione più scientifica, preludente all'immenso sviluppo moderno. Nella seconda metà del settecento assistiamo grada-

tamente alla scomparsa dei vecchi elementi, che avevano attraversato senza mutamenti parecchi secoli. I castelli tendono sempre a diminuire e finiscono per rientrare nel corpo della nave che s'era andata a sua volta elevando per l'aggiunta di ponti. Le attrezzature si complicano sempre più, pur riducendosi nel volume, come volevano i dettami della nautica razionalmente studiata. E soprattutto cresceva a dismisura l'armamento. I cannoni occupavano allora in file serrate due o tre ponti e la coperta. I calibri erano unificati

Vascelli del Secolo XVII

rigorosamente e non si sarebbe più potuto trovare a bordo di una nave da guerra la varietà dei tipi che abbiano riscontrato nell'inventario del Galeone appartenuto al Cardinale Cibo. Anche la velatura si andava suddividendo, con enorme facilitazione delle manovre e diminuzione relativa degli uomini d'equipaggio. D'altronde, l'arruolamento delle ciurme era regolato, la disciplina a bordo rigidamente mantenuta; l'educazione scientifica degli ufficiali immensamente migliorata. Le scienze ausiliarie della Nautica, l'idrografia e l'astronomia, fornite di istrumenti meno rudimentali, permisero di estendere

l'uso di carte di navigazione che rendessero minori i rischi di investimento e di naufragio. Giungiamo così alla fine del settecento, epoca della massima decadenza per la nostra Repub-

Vascello da 90 cannoni (1760)

blica, e che sembra coincidere con la morte della vecchia marina, in cui Genova aveva affermato splendidamente la propria sovranità. Il vascello moderno aveva dovunque sostituito la galera ed era l'anima della guerra e la forza dei

popoli, Inglesi e Francesi, che trascinarono la cadente Repubblica nelle loro gigantesche competizioni.

Credo interessante, come ricordo di quella marina, riprodurre il modello e la descrizione di un vascello del 1780 esistente al Museo di Marina del Louvre, pur rammentando che in quell'epoca, o poco posteriore, il nostro Cantiere della Foce coadiuvava efficacemente all'accrescimento della flotta napoleonica, iniziando così la serie di costruzioni che lo resero famoso con la marina Sarda e gli permisero infine di dare le prime corazzate all'Italia.

Ecco dunque il modello di vascello del 1760 il «Protecteur». Le sue linee sono molto mutate da quelle del vascello rappresentato a pag. 601. Unica rassomiglianza sta nella ruota di prua ancora fornita delle sculture, ma molto semplificate che accompagnano la *polena*. Non c'è più traccia di castelli distinti dal corpo. Lo scafo invece accusa una forte convessità, un rientramento pronunciatissimo dalla linea d'immersione fino alla coperta. Una duplice fila di cannoni occupa le batterie sotto i ponti, e anche la tolda è armata egualmente. L'attrezzatura si compone di tre alberi quadri con le vele di gabbia semplici, tre *fiocchi* al bompresso ed esiste ancora la vela di *civada*: è questo uno degli ultimi esemplari che ne siano forniti, perchè proprio in quel tempo questa vela cominciò a andare in disuso. Infatti negli scafi del cinquecento, altissimi sul mare, essa aveva il suo impiego bene indicato e poteva aiutare alla propulsione della nave, raccogliendo il vento scorrente lungo le curve dello scafo. Dopo, non si mantenne più se non per tradizione e riusciva solamente d'ingombro. Esaminando questo modello, possiamo renderci conto del grande cammino percorso dall'arte navale in due secoli. A parità di portata, la nave possedeva un armamento tre volte superiore, in numero e dieci volte, almeno, in efficacia e anche la parte nautica aveva guadagnato; gli scafi erano più omogenei e

meglio concatenati, le vele più razionalmente disposte e le manovre facilitate. Solo l'arte aveva scapitato nel progresso; non più linee imponenti, non più dorature, ridotte al minimo le scolture. Per chi sa osservare, le navi della fine del settecento contengono in germe la figura delle moderne corazzate, in cui la ricerca delle qualità nautiche e guerresche primeggia su ogni altra considerazione.

Questo vascello portava un armamento di 90 cannoni e misurava in lunghezza circa una sessantina di metri. E il suo tipo, salvo leggere modifiche, rimase in uso fino verso il 1830. Ma già nel 1818 il primo piroscafo era entrato nel nostro Porto, chiudendo così definitivamente l'era dell'antica marina in cui il remo, sulla galera, la vela, sui vascelli, erano bastati per noi Genovesi ad acquistare l'invidiato dominio del mare, presto perduto per forza ineluttabile di cose, più che per colpa della nostra razza.

NOTE.

(1) A. JAL, *Archéologie Navale,* Paris, Bertrand 1840, 2 volumi. Altre opere dell' eminente storiografo della marina francese, le quali possono essere consultate con frutto dagli studiosi e contengono interessantissime illustrazioni di documenti Italiani, e Genovesi in particolare, sono:

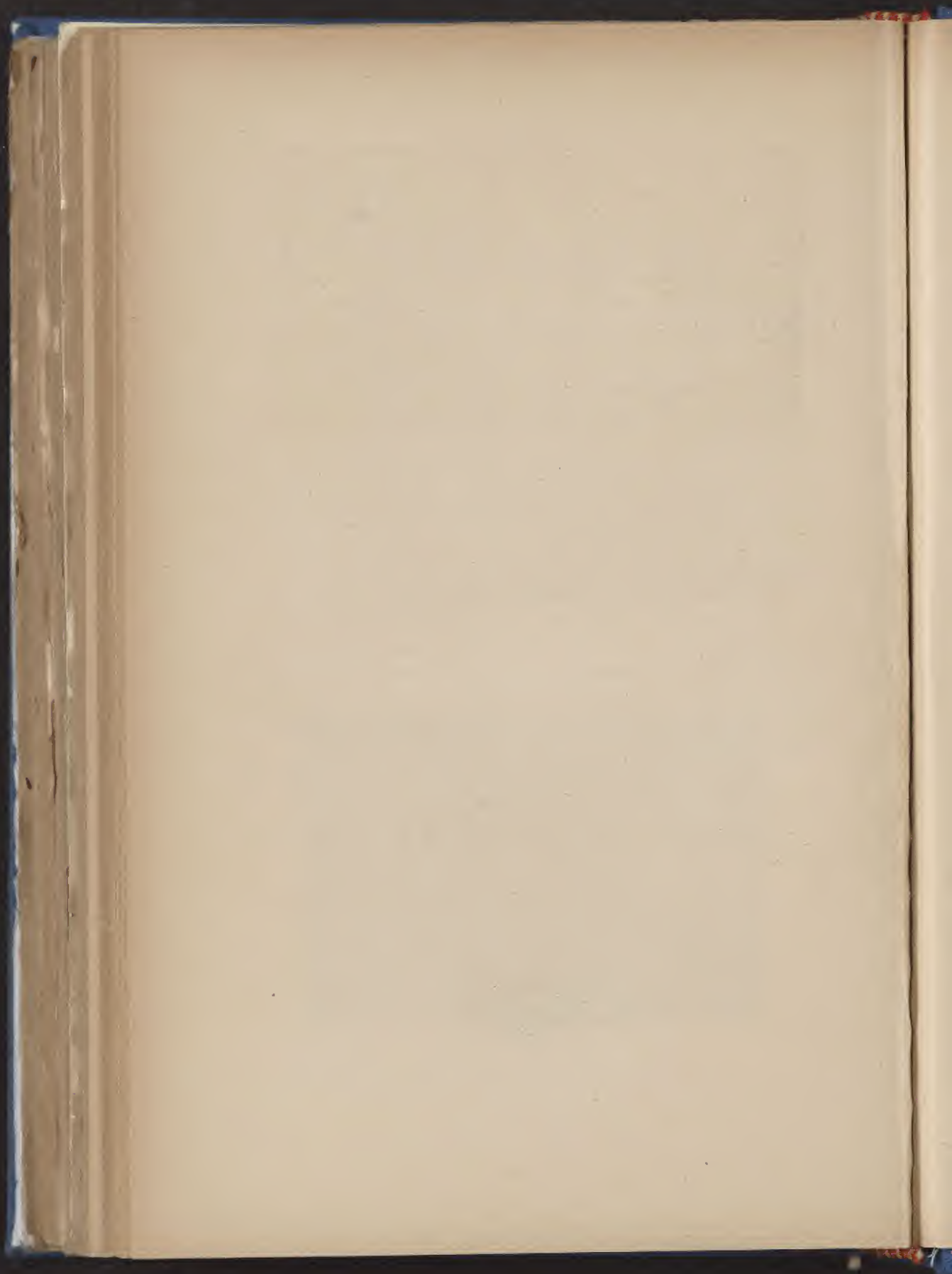
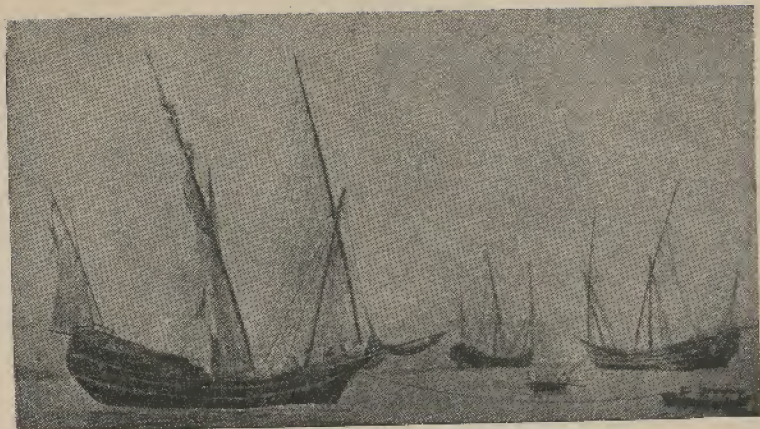
Pacta Naulorum des années 1246 etc., già citato.

Mémoires sur quelques documents génois etc., Paris, Beltrand 1842.

Glossaire nautique, Parigi, 1843.

(2) Il Capitan PANTERO PANTERA, ufficiale della Marina Pontificia, pubblicò la sua opera intitolata l' *Armata Navale,* Roma, Spada, 1614. Alcune edizioni portano tavole incise di grande interesse archeologico. Contemporaneo del Pantera è Bartolomeo Crescentio, romano, spesso ricordato dal Guglielmotti, e autore della « Nautica Mediterranea ».

(3) Il Padre FOURNIER idrografo, astronomo, scrittore di arte militare e nautica, illustrò la marina francese nel Secolo XVII.

(4) Archivio di Stato: Archivio Notarile. Notaro Bernardo Usodimare Granello, filza 1529.

Pinchi genovesi - Secolo XIX

CAPITOLO IV

Le Navi Minori - Pinchi e Sciabecchi - Istrumenti nautici.

ABBIAMO finora esaminato i principali tipi di navi: le galee e i vascelli, ma documenti e figure ci tramandarono la memoria di una quantità di altri legni, da questi derivati nella forma, alcuni dei quali hanno avuta speciale importanza nella nostra storia navale.

Accanto alle figure già osservate nei quadri dei nostri musei vediamo muoversi nelle acque del porto sciami di vele latine portati da navi leggerissime. Si tratta qui delle umili barche di *cabottaggio: liuti, fuste,* o delle varietà di galee: *fregate* e *saettie* che compivano diversi uffici, di guerra, e di parata.

L'esistenza di tutte queste navi minori risulta dai documenti dell'epoca e spesso dalle note dei cronisti. Attenendomi al sistema che ho sempre seguito, parlerò solo di quelli ben conosciuti, limitandomi al corso del cinquecento fino alla fine del settecento.

Il legno che più spesso ricorre nei documenti di marina di quei tempi è il *liuto*, *lembo*, quest'ultimo termine usato latinamente per vezzo di classicismo, benchè significasse altra nave, in antico [1]. Da *liuto* si fece *leúto* e ancor oggi nelle Riviere abbiamo il *leudo*, barca latina da pesca.

Il *liuto* dunque del cinquecento, lo vediamo rappresentato nei quadri dell'escavazione del Porto, specialmente in quello del Mandraccio che ne mostra uno, con molti particolari, accostato alla *palificata*. Piccolo legno di una trentina di tonnellate, attrezzato a due vele latine, con trinchetto molto abbattuto sullo sperone. Vedremo in seguito una grandissima analogia che lega questa figura di *liuto* con quella degli *sciabecchi*.

L'uso di questa nave era di trasportare piccoli carichi lungo la costa. Nel quadro accennato, imbarca il fango estratto dall'interno della *palificata* e vediamo che allo stesso impiego ne era adibito un gran numero, che il pittore ebbe cura di esprimere nel secondo piano della sua opera.

Le fuste, le saettie, le fregate e i brigantini, erano galee, ridotte nelle proporzioni e nel numero dei rematori. Tralascierò di parlare del *brigantino*, speciale al quattrocento, e di cui ha trattato esaurientemente il D'Albertis [2]. Le *saettie* e le *fregate* erano, in origine, semplicemente le barche delle galee, armate di molti vogatori e munite di vela latina su di un albero mobile. Portavano a terra o in esplorazione gli ufficiali, e truppe da sbarco. Poi, col prevalere dei vascelli, ebbero vita indipendente, furono munite di coperta totale o parziale, e attrezzate con due vele latine.

Gli affreschi del Tavarone nell'atrio del Municipio mostrano una *fregata*, coperta di un tendaletto, che porta a terra degli ufficiali dalle vicine galee.

La *fusta* era la galea propria dei barbareschi, fuori della marina militare, il legno per eccellenza dei pirati Tunisini e Algerini. Molto affusata, bassa sull'acqua, con una ventina di remi per banda, due vele latine, teneva il mare abbastanza per avventurarsi dal suo paese d'origine, costeggiando, in tutto il Mediterraneo. Le fuste dei barbareschi erano lo spavento dei nostri paesi di Riviera, e ricordi sanguinosi ne ebbero Rapallo, Sori e Lavagna nella seconda metà del cinquecente. Fu allora che la Repubblica fece fabbricare quelle torri di difesa, che aggiungono in mezzo ai pini la nota arcaica e pittoresca ai nostri incantevoli paesaggi.

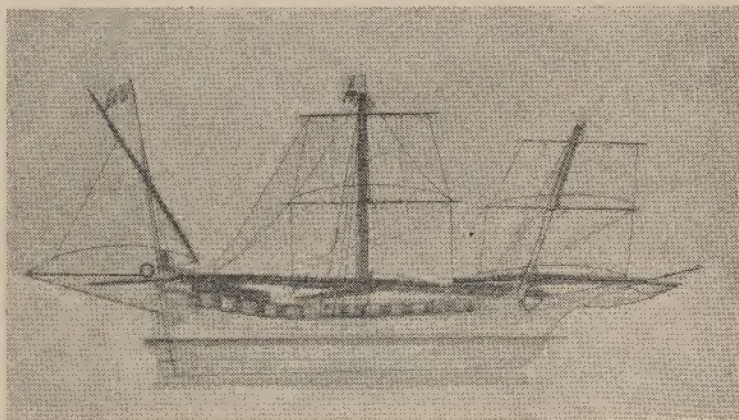
A Rapallo, nel 1549, piombarono improvvise le fuste e saccheggiarono il paese. Comandava la spedizione il *Reis* Torgud (più noto sotto la storpiatura di *Dragutte*). Era alle sue prime armi, ma prometteva bene, con quell'impresa!

Contro le fuste erano diretti i segnali d'avviso, descritti dal Podestà, parlando della Lanterna, e i documenti d'Archivio hanno molto lettere dei Capitani di Chiavari e di Rapallo, i quali annunziano che il monte « del Caodimonte » (Portofino) « ha facto el bruto » ossia, ha segnalato navi barbaresche. Perchè spesso, anche senza intenzione di predare, queste navi leggere, che non potevano portare molte provviste d'acqua, tentavano accostarsi alle insenature più remote dove scorrevano, come a S. Fruttuoso di Capodimonte, piccoli rivi. Allora gli abitanti, trepidando alla sola vista dei rossi scafi ben noti, facevano segnale a Genova, per soccorso.

La fusta era ordinariamente armata con tre o quattro piccoli pezzi d'artiglieria, *falconetti o smerigli*, ed equipaggiata da una sessantina d'uomini, rematori e soldati a un tempo: gente decisa, coraggiosissima e disperata.

*
* *

Ma due altri tipi di navi meritano una più particolareggiata descrizione, uno, il *pinco*, specialità dei genovesi nel settecento, nave di commercio; e l'altro, lo *sciabecco*, nave da guerra e da pirateria, ben più potente della *fusta*.

Il nome di Pinco pare, secondo il Guglielmotti (3) derivato da *Pinaccia* e risalirebbe (il nome, s'intende, non la forma

Piano verticale di un *Pinco*, con vele *di fortuna* - Secolo XIX

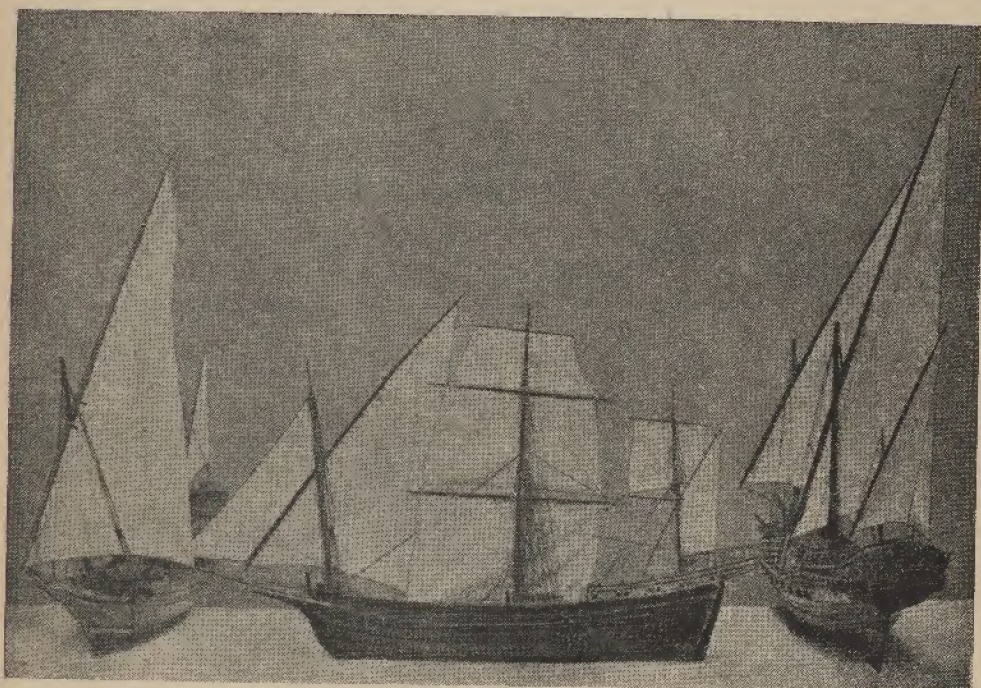
della nave) ai Romani, nominandolo Vitruvio. Altri ne dichiarano incerta l'origine. Checchè se ne pensi, questo legno cominciò ad essere frequente nello scorcio del seicento, comunissimo poi in tutto il settecento. E in questi tempi era nave, per noi, nazionale. Tutti quei servizi costieri che oggi vediamo disimpegnati dalle *golette* e dalle *scune* Viareggine, di importazione atlantica e transatlantica, spettavano allora al *pinco* che venne pure, nella decadenza totale della nostra marina, armato in guerra con qualche cannoncino e preposto alla guardia del Porto di Genova (4).

Nel 1822 avanzava ancora un'esemplare, disarmato, di questa sorta di nave. Aveva l'apparenza generale, nello scafo, di una galera, o meglio di una fusta, ma senza remi. La poppa molto rilevata ed ornata di sculture dipinte, il castello di poppa con tre palchi e rammentava la disposizione di quello dei vascelli olandesi (pag. 611), la prora, slanciata, con uno sperone a graticci. La vera caratteristica del *pinco* stava però nell'attrezzatura. Due enormi vele latine, una alla maestra e una al trinchetto, inclinato, e la mezzana a poppa, più ridotta, gli imprimevano una discreta velocità ma diventavano, per le loro dimensioni, di maneggio assai difficile nei cattivi tempi. Perciò aveva pronta in coperta una riserva di pennoni per arborare i *trevi* e le *gabbie*, ammainando le lunghissime antenne.

Un'altra particolarità del *pinco* consisteva nel carico di botti, allineate costantemente in coperta e sospese sui fianchi, a poppa, per mezzo di corde che passavano in appositi fori dell'*opera morta*. I colori, dei quali documenti sincroni hanno conservato la memoria, erano, prevalentemente, azzurri sul fondo e gialli sugli intagli rilevati, la carena, nera con bande rosse alla parte superiore, grigia alla linea d'immersione. L'alloggio stava sotto il cassero di poppa, dal quale certe volte sporgevano anche piccoli cannoni. Ecco le misure principali del Pinco genovese rappresentato a pag. 614.

Lunghezza m. 23 — Larghezza 7 — Altezza (puntale) 2 — Altezza del castello a poppa 6,70, della prora 4,10 — Portata: 2 a 300 tonnellate.

Maestra m. 18 — Antenna 28 — Trinchetto 16 — Antenna 23 — Mezzana 12 — Antenna 9. E per l'attrezzatura di cattivo tempo: Pennone di maestra m. 10 — *Gabbia* 8 — Pennone di Trinchetto 9 — Gabbia 9. Calcolando la superficie velica dei due sistemi d'attrezzatura, risulta che con le vele latine il Pinco portava mq. 463 di tela e coi *trevi* m. 9174.

Noterò infine che questa nave era specialmente adibita al trasporto dell'olio, del vino, e del cotone, tre dei cespiti più importanti del commercio genovese a quei tempi.

Sciabecchi *quadri* e *latini* - Secolo XVIII

*
* *

Lo *sciabecco* era stato, in origine, adoperato come barca da pesca e anch'esso era molto somigliante alla galera. Divenne ben presto la nave preferita dei corsari, benchè anche la nostra marina ne abbia armato qualche esemplare.

Le sue forme fini ed elegantissime e le giuste proporzioni dell'attrezzatura, specialmente nel tipo *latino*, ne facevano la più bella nave del Mediterraneo, unico mare in cui navigasse.

Anch' esso sparì insieme al Pinco, ma per tutt' altre ragioni.

La repressione della pirateria rigorosamente condotta a termine dalla volontà di Napoleone, che ottenne in pochi anni

Sciabecco *latino* - Modello del Secolo XVIII

quello che tutti i governi non avevano potuto in qualche secolo, tolse a questo genere di navi ogni ragione d'esistenza.

Lo Sciabecco presentava due tipi: quello *alla latina* rappresentato qui sopra e quello detto *mistico* che vediamo a pag. 619. Quest' ultimo era attrezzato *a nave* con vele quadre cioè, alla maestra e alla mezzana, e alla *latina*, nell' albero di trinchetto.

Sotto quest' ultima forma è rappresentato in diversi quadri e stampe abbastanza conosciute in Genova, e che ricordano una delle ultime glorie della nostra marina. Il Capitan Castellini, genovese, resistette e vinse parecchie navi barbaresche, in gran parte *sciabecchi,* riuscendo a volgerli in fuga, non senza perdere molti dei suoi uomini, ma togliendone di mezzo ben più del doppio ai nemici. Il fatto avvenne nel 1763 presso Cadice. I nostri storici e varie opere di marina ne riferiscono i particolari.

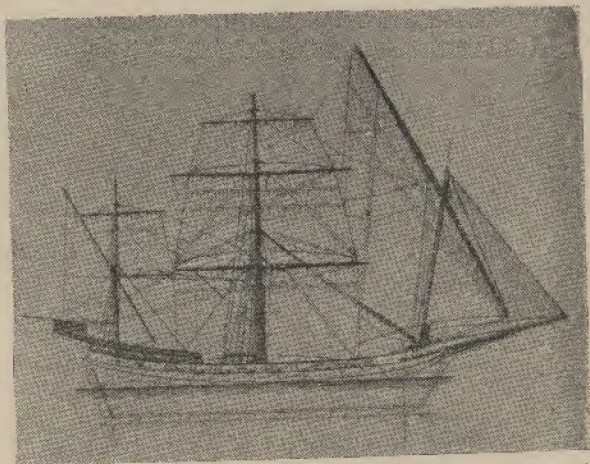
La figura a pag. 616 dà due bellissimi esemplari di Sciabecco *latino* e *quadro* appartenenti al Museo di marina di Parigi. È da ammirarsi l'esecuzione perfetta delle riduzioni che rendonó veramente un' idea ben precisa della grazia e dell' eleganza di queste navi. Lo Sciabecco *latino* è riprodotto isolato in proporzioni maggiori a pag. 617.

Abbiamo visto che il Pinco aveva poppa rotonda e relativamente alta. Lo Sciabecco invece conserva le linee slanciate delle galere cinquecentesche col *batòlo* sporgente fuori poppa coperto da un *graticciato*; analoga disposizione esisteva a prora, come nel Pinco. Lo Sciabecco era sempre, o quasi, armato di un numero relativamente grande di pezzi, sporgenti dalle due bande al posto dove nelle galere correva l' *apposticcio.* Abbiamo veduto la Galeazza unire i due sistemi ma, come ho notato, le conveniva alzare e tenere fermo tutto il *palamento* per poter scaricare le artiglierie. Per contro lo Sciabecco, già sufficientemente fornito per le imprese che soleva compiere, non aveva alcun armamento nel luogo della *rembata* che qui, come nel Pinco, si riduceva ad una specie di giogo assai caratteristico. E questo serviva di *bitta* per gli ormeggi.

Ecco ora le dimensioni, ridotte al vero, del modello a pag. 619.

Per lo Sciabecco *quadro*:

Lunghezza m. 30 — Larghezza media 7,70 — Altezza 2,80 — Albero di maestra m. 23,80 — Trinchetto 17,50 — Antenna 24,30 — Pennone di maestra, 16 — Gabbia 14 — *Parrocchetto* 8.

Credo conveniente di illustrare, da ultimo, due cimeli che appartengono anch'essi alle memorie nautiche: una carta da navigare e un *astrolabio,* conservati, la prima al nostro Museo

Sciabecco *mistico* - Secolo XVIII

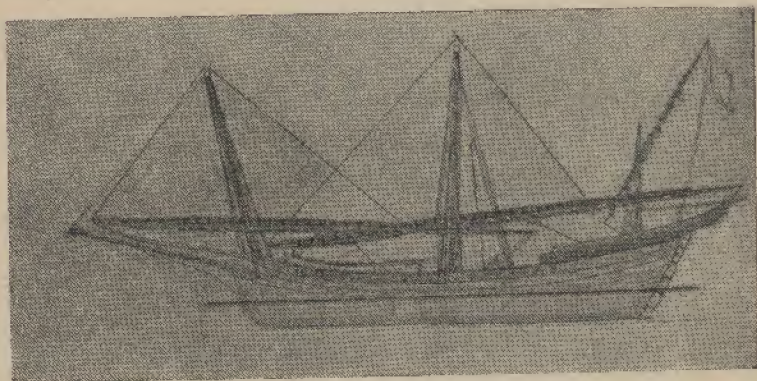
Civico (Sala V), l'altro, presso la Società Ligure di Storia Patria (Palazzo Rosso).

La carta (a pag. 625) di gran formato, è delineata su pergamena e comprende l'Europa, parte dell'Asia, l'Africa Settentrionale, tutto il bacino del Mediterraneo. Al centro dello spazio lasciato in bianco, per le scarse cognizioni geografiche di quel tempo (Secolo XVI), sono riprodotti, in scala minore, tutto il continente africano e l'americano.

In questa mappa, che è giunta a noi ottimamente conservata, dobbiamo riscontrare un doppio merito artistico e scientifico, archeologicamente parlando. Sotto il primo aspetto, sono ammirevoli le miniature finemente condotte con fregi dorati e dipinti coi più vaghi colori. Tutte le città principali, specialmente le capitali dei diversi regni, vi sono rappresentate con l'ingenua arte e la prospettiva convenzionale caratteristica dei vecchi codici; arte che, dopo la scoperta della stampa, era sopravvissuta solo in questo genere di lavori. I sovrani dei paesi, seduti in trono sotto ricchi padiglioni istoriati, fanno mostra delle insegne del loro grado, secondo gli usi locali e la propria dignità. È curioso vedere il modo con cui fu rappresentato « lo Gran Turco » e « lo Pretejanni » (Il Negus d'Etiopia). Genova ha più grandi dimensioni delle altre città e in pochi centimetri quadrati il paziente miniatore ha trovato modo di effigiare la Lanterna e i monumenti più caratteristici. Nella parte superiore sono disseminate molte figure di navi, che mostrano le forme in uso in quei tempi. Gli scafi rientranti in alto, rigonfi alla linea di galleggiamento, le sovrastrutture a molti ordini di palchi, l'attrezzatura a vele quadre, corrispondono in tutto ai modelli e alle pitture che abbiamo preso a esaminare nel Capo IV, ma in queste miniature le navi sono, si può dire, idealizzate, e traspare l'impressione che quelle moli avevano causato sull'anima dell'artista.

Gli scafi, pieni di dorature, le vele candidissime e rigonfie, le bandiere colla croce di S. Giorgio tinta in carmino vivacissimo, tradiscono la cura e l'intenzione dell'artista di esaltare le navi con tutti i caratteri della magnificenza.

L'estremo lembo superiore foggiato ad arco, racchiude il disegno di un'edicola in cui sta la Vergine col Bambino e, sotto, in caratteri del rinascimento, una scritta ci tramanda il nome dell'Autore e la data: *J. Majollus fecit anno 1561 die 25 Aprilis.*

E tal nome non è ignoto a quelli che si occupano delle cose patrie. I Maggiolo, oriundi di Rapallo, furono cartografi di padre in figlio, al servizio della Repubblica, e abitavano in quei tempi presso la darsena. *J. Maiollus peritus in arte fabricandi cartas a navigando,* portano scritto i Cartularî di finanza dell'Archivio di Stato, accanto allà modesta retribuzione di quei valenti artefici: pochi scudi d'oro all'anno (5).

Sciabecco *latino* - Secolo XVIII

A Genova, d'altronde, vigeva la tradizione della cartografia e molti esemplari del trecento — i primi conosciuti — e del quattrocento, sono attribuiti o accertati come opera di Genovesi. Ricorderò ancora che Cristoforo Colombo esercitò quest'arte in Portogallo, per parecchi anni, e, certo, mai cartografo fu più in grado di sapere quello che andava delineando.

La mappa del Maggiolo appartiene molto probabilmente alle carte marine: lo proverebbero le grandi dimensioni e certi particolari ammessi dal D'Albertis come criterî sicuri per distinguere queste dalle carte di Atlanti (6).

Tuttavia i ricchissimi ornamenti fanno supporre che si trattasse di una carta di lusso ordinata dalla Repubblica per tenerla custodita a Palazzo o su qualche nave Capitana.

Il sistema seguito nel delineare questa carta è, come in tutti gli esemplari d'allora, basato sull'impiego della bussola. E la fitta rete di tratti che copre il disegno, tratti differentemente miniati per evitare facili confusioni, indica ad un tempo le *direzioni*, basate sui *venti*, e le *distanze* che si misuravano coll'aiuto della scala.

Il contorno delle coste mediterranee appare accuratissimo, con tutte le indicazioni di scogli, secche, banchi e quanto poteva interessare la navigazione costiera. Le terre nuove dell'America presentano una straordinaria deformazione, all'altezza del Brasile e nell'estremo settentrionale, saggio curioso delle cognizioni geografiche incertamente trasmesse eppure avidamente raccolte dagli Idrografi. Nel continente africano esistono vaghi accenni di orografia.

Le raccolte del nostro Museo si sono arricchite in questi ultimi tempi di altre carte: l'Atlante Luxoro, già ampiamente illustrato e del quale quindi ometto l'esame, e diverse mappe, simili a quella del Maggiolo, ma di più ridotte dimensioni, dono prezioso del S.r Yeats Brown.

Contemporaneo quasi alla carta del Maggiolo (1543) è uno strumento nautico appartenente alla Società Ligure di Storia Patria, un *Astrolabio* di bronzo. Vediamo in esso un esemplare assai pregevole dell'industria scientifica nel Secolo XVI.

Credo inutile accennare alle più elementari nozioni di astronomia nautica. La posizione di una nave, al largo, è determinata dal *punto* d'incrocio di due rette immaginarie: la latitudine (altezza sull'equatore) e la longitudine (*distanza* da

un punto fisso scelto sul cerchio equatoriale). Il problema si risolve con elementi trigonometrici dati dall' altezza del sole, o di un astro, e dalla differenza d' ora. L'*astrolabio* permetteva di ottenere direttamente e indirettamente questi elementi, col mezzo dell'*alidada* e *dei traguardi* che servivano a « prendere il sole » e dei vari *timpani* o tavole combinati col *lembo graduato* (Fig. qui riprodotta). Tenendolo sospeso verticalmente coll' anello che si trova alla parte superiore, si traguardava il sole attraverso l' *alidada*, e si avevano sul *lembo* i gradi di elevazione, donde si conchiudeva, con calcoli assai semplici, la latitudine. L'altezza del sole presa in ore diverse, permetteva altresì di calcolare con le *equazioni* l'ora locale e con le *tavole* l'ora vera e quindi la *longitudine*.

Astrolabio - Secolo XVI

L'astrolabio e i suoi derivati, la *balestriglia* etc. servirono unicamente a bordo fino alla scoperta, avvenuta nei primi anni del settecento, degli strumenti a riflessione, *sestante, ottante* e *cerchio di Borda*, molto più pratici, e che fecero progredire in modo notevole l' idrografia, la cartografia e la navigazione.

L'esemplare dell'Astrolabio della Soc. Ligure di Storia Patria è, come ho detto, di bronzo, con diametro di una ventina di centimetri, spessore medio di sette millimetri e peso di un Kilogrammo e mezzo; e si cercava di fabbricarlo in modo che riuscisse assai pesante, perchè nelle osservazioni stèsse bene a piombo, condizione essenziale per la riuscita di quelle.

L'esame anche superficiale di questo istrumento mostra la precisione e le difficoltà della costruzione, molto complessa, e fa fede dell'accuratezza di lavoro raggiunta in quei tempi dall'industria scientifica. Il nostro Astrolabio porta incisa nella parte centrale la data del 1543.

*
* *

Dopo avere così esaminate rapidamente le varie foggie di navi proprie della vecchia marina, sarebbe interessante il ricercare non più sui modelli e sui dipinti, ma sul vero quanto avanza delle antiche forme e tradizioni. Certo, esemplari di navi non ne esistono più in Italia, e all'estero — negli stati che hanno abitudini più conservatrici come l'Inghilterra — si giunge appena al principio dell'ottocento con la famosa « Victory » di Nelson. Non è però improbabile che qualche vecchio scafo, dopo infinite trasformazioni, riposi ancora in certi porti abbandonati; ogni tanto se ne leggono sui giornali delle notizie, che poi non possono appurarsi. Ricordo tuttavia aver visto demolire nell'antico *Bacino di carenaggio* presso la Darsena una *corvetta*, che certo risaliva agli ultimi tempi napoleonici. Ma se torniamo qualche tempo addietro, vediamo quante cose interessanti si siano lasciate perire o disperdersi per semplice incuria. Le due *mezze-galere* che Massimo d'Azeglio rammenta aver veduto a Genova, e che egli sembra attribuire ai bei tempi della Repubblica (¹), mentre forse erano solo le ultime navi che tentarono una vana difesa all'epoca del blocco (1800), potrebbero ancora essere giunte a noi e costituirebbero un esemplare assai curioso. Così pure il *pinco* del 1822.

Un'eccezione va fatta per certe navi, trovate sepolte in seguito ad alluvioni o perchè furono usate, secondo un rito antichissimo, come tombe dei capi che le comandavano. Abbiamo così conservata intatta, o quasi, una nave romana in

Inghilterra e una nave da corsa degli Scandinavi a Stoccolma, oltre a parecchie piroghe preistoriche fossilizzate.

Strano destino che ci ha conservate reliquie di migliaia d'anni e ci ha negato il ricordo, ben più interessante per noi, di pochi secoli!

Qualche volta, nei lavori di scandaglio, si è trovato traccia di navi affondate, ma il cattivo stato di conservazione o, più, le difficoltà di ricupero, hanno distolto da ogni tentativo di restituirle alla superficie del mare.

Due anni or sono, sulle coste della Tunisia, a poca profondità, i palombari incontrarono lo scafo di una nave romana, quasi intatto, pieno di statue di marmo e di bronzo. Il mondo degli archeologi fu tutto in movimento, ma solamente per interessarsi alle statue e la nave, che poteva salvarsi, fu rovinata irremissibilmente e abbandonata a marcire nel fondo. Ora lascio giudicare se, fra le statue, di cui possediamo migliaia di copie ripetute a sazietà in tutti i musei, e una nave di quell'epoca, della quale non si può vantare un solo esemplare, la cura degli archeologi non avrebbe potuto rivolgersi di preferenza a quest'ultima.

Molto rumore si è fatto per le cosidette *Navi Romane* nel lago di Nemi, mentre in realtà non si trattava di vere e proprie navi, ma di *stabilimenti* galleggianti. Nondimeno l'interesse si volse alle figure ornamentali, alle teste di leone, alle statue, sorgenti di dotte e spesso inutili dissertazioni accademiche.

Il problema, e la possibilità dimostrata del ricupero di avanzi sottomarini, interessa pochi studiosi e molti profani, questi ultimi per l'utile di denaro o di oggetti preziosi che sperano trarre in salvo. Non ci sarebbe mezzo di conciliare queste due aspirazioni, comuni quanto ai mezzi, diverse solo nel fine?

Ricordo, nel Dicembre del 1909, d'essermi recato a compiere un sopraluogo a bordo della *Draga* al Molo Vecchio, per identificare i pezzi d'artiglieria strappati dal fondo del Porto e depositati al Palazzo di S. Giorgio. Insieme a una *bombarda* e a certi *petrieri* erano pure venuti in luce molti avanzi di nave, probabilmente di galeone, ancora rivestiti di piombo, e mai come allora mi si presentò viva alla memoria l'immagine di quei bastimenti che avevo imparato a conoscere nei quadri e nelle stampe.

Un esame accurato e paziente delle carte d'Archivio indicherebbe — come a me è già accaduto — il sito preciso di naufragi, forse con qualche speranza di ricupero ([8]). Nel nostro Porto, per esempio, benchè coll'empimento del Mandraccio siano diminuite di molto tali probabilità, una ricerca sistematica, valendosi del lavoro delle *draghe,* richiesto costantemente per necessità di manutenzione, condurrebbe alla scoperta di molti avanzi. Dal 1890 al 1909 abbiamo visto estrarre così undici pezzi di artiglieria che hanno arricchito le collezioni del nostro Museo.

Per conchiudere adunque questo studio, e per giustificarlo, farò la domanda già formulata da molti: a quando un Museo Navale? E non credo che tale istituzione sarebbe fuori di posto a Genova, che ha vantato su tutti i toni il titolo di *Regina de le navi!*

Radunare quanto possediamo, illustrarlo meglio di quello che mi sia riuscito in queste pagine, forzatamente limitate; cercare del nuovo, ricostruire i tipi principali in modelli, mi paiono le tre fasi di preparazione per cui dovrebbe avviarsi l'opera di costituzione del Museo tanto desiderato.

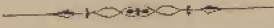
Abbiamo, prima di tutto, i modelli delle Caravelle pel secolo XV, un modello di Vascello e uno di Galea pel XVI, una raccolta di artiglieria di marina dei secoli XV, XVI, XVII, un fanale del secolo XVII, alcuni esemplari di armi difensive

e offensive, sempre di quelle epoche, parecchie carte nautiche e un astrolabio; tutto quanto, ed è poco, raccolto nel Museo. Ma io credo che una diligente ricerca eseguita nei Santuarî della nostra Riviera potrebbe forse condurre a qualche ritrovamento di modelli antichi e preziosi. A Savona, ricordo di aver veduto delle *Galee*, forse cinquecentesche, che non so se siano più conservate; ad ogni modo, in mancanza di quelle, è probabilissimo trovare le riduzioni di Vascelli, di Pinchi o di altri legni mercantili. La travatura del tetto di S. Agostino contiene un' antenna di galea su cui si scorge ancora traccia dei legamenti e forse non sarebbe difficile, fra le molte sculture in legno che riempiono i negozi dei nostri antiquari, imbattersi in qualche avanzo di nave. In diversi paesi della Riviera si custodiscono artiglierie del genere degli *smerigli*, ripescate in mare. Ma i Santuari, ripeto, permetterebbero di arricchire notevolmente la nostra raccolta. E non solo coi modelli, meno facili a trovarsi, ma colle figure dei quadri votivi, in genere attendibilissime, perchè disegnate da ex marinai. A Genova ne ho trovate di quelle interessanti, in certe tavolette polverose e neglette nelle sacrestie di Castello. E non dubito che alla *Guardia* e a *Montallegro* ne esistano in maggior numero e di pregio superiore. Sarebbe tempo di radunare e di riprodurre tutte queste rarità, prima che vadano irremissibilmente disperse, come avvenne appunto nella Chiesa della Maddalena presso il Ponte sull'Entella, a Chiavari, 1581, quando un Visitatore Apostolico, Mons. Bossio fece ardere un fascio di trofei e di navi votive, perchè polverose e « poco dicevoli alla santità del luogo ». Questo fatto ora non succederebbe più, per parte dell' Autorità, ma rischia sempre di ripetersi per l' incuria o l' ignoranza di certi custodi. La maggior parte delle armi e modelli dell' antica Armeria, era già sparito al principio dello scorso secolo: gli avanzi andarono, come dissi, a Torino, col famoso *rostro*. All' arsenale di Venezia abbiamo due esemplari di antichissime

artiglierie improntate con l'arma del comune Genovese, e di queste sarebbe facile di ottenere la copia.

Quanto alla ricerca di avanzi di navi o di parti di esse, artiglierie etc. è inutile nemmeno pensarci, benchè essa non presenti difficoltà insuperabili d'ordine tecnico. Vi si oppone assolutamente la questione finanziaria e, più, il completo disinteressamento del pubblico, anche di quello speciale degli studiosi. In questo campo nulla è da sperare se non nel caso, il quale qualche volta ci ha già servito assai bene.

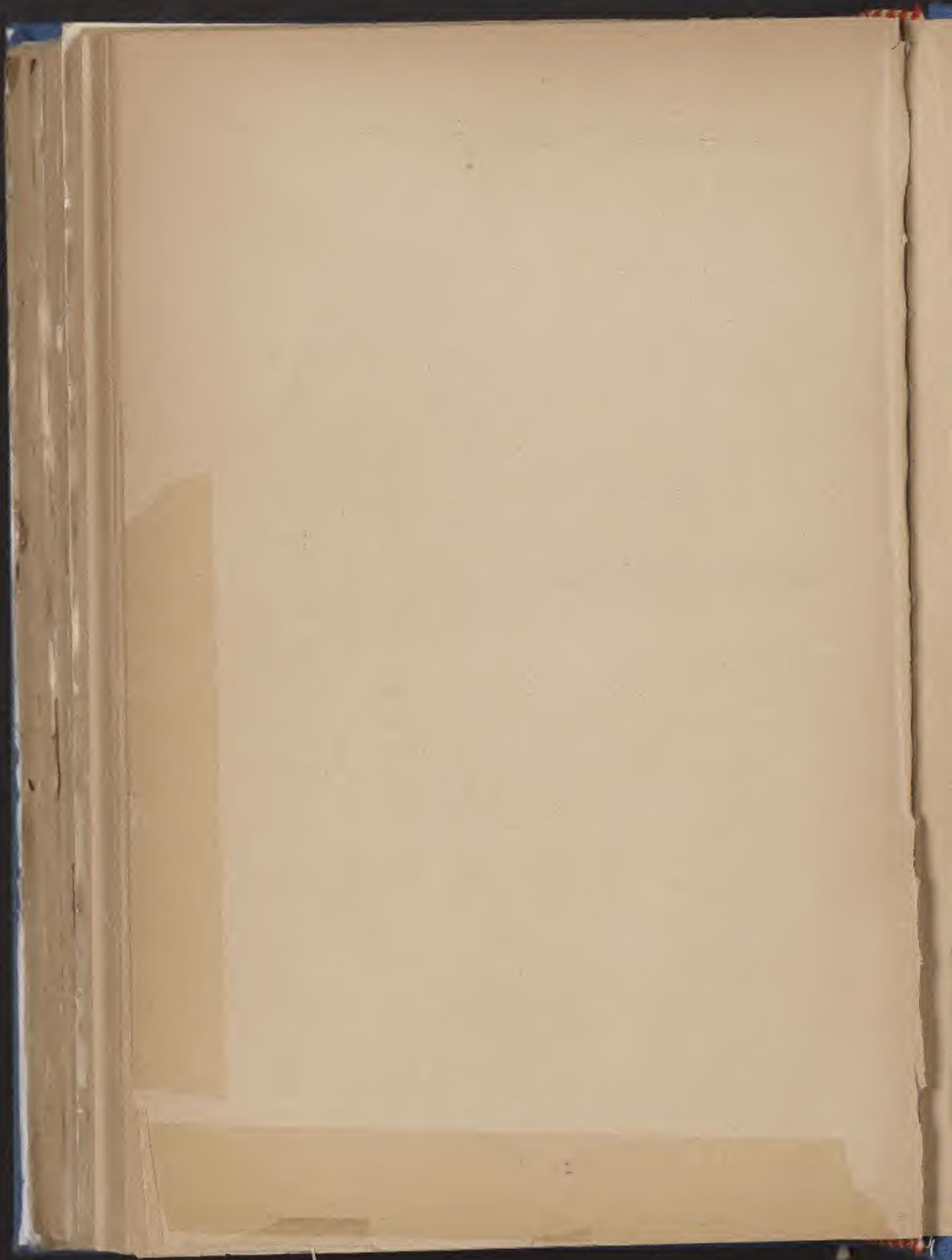
Ma un lavoro in cui si dovrebbe esplicare tutta la nostra attività, intelligentemente diretta, sarebbe, come già avvenne nel 1892 con esito tanto felice, la ricostruzione in modello della serie dei tipi principali delle nostre navi. A questo riguardo, bisognerebbe procedere con criteri sicuri e non voler rappresentare ciò per cui non si hanno dati sufficienti.

Inutile quindi di pensare a ricostruire le navi di Guglielmo Embriaco o le navi di Pietro Doria alla grande Crociata. A parer mio, dovremmo incominciare la serie colle Caravelle, del D'Albertis, e continuare con una galea di Andrea Doria, la *quadrireme del 1535*, se proprio bisogna accontentare il gusto del pubblico per le denominazioni precise.

Abbiamo come si è visto, o meglio come ho solo accennato, documenti grafici e scritti bastanti a sufficienza. Un modello di *nave* sul tipo di quelli del Grassi e del quadro della Briglia, e uno di *caracca, di fusta,* di *liuto* e di *fregata,* basterebbero pel Secolo XVI. Nel seguente, aumentano le facilità di restituzione esatta pei *vascelli* all'olandese, migliorando nella forma, e non nella sostanza, il rozzo modello già posseduto dal Museo; e, quanto alle galere, ne abbiamo, come dissi, un esemplare perfetto. Pel settecento bisognerebbe costruire un vascello, un *pinco*, uno *sciabecco,* una *feluca* e altre piccole navi di cabotaggio caratteristiche. L'ottocento, esce forse dal campo dell'archeologia navale, rigidamente intesa,

ma potrebbe pure interessare col modello di un piroscafo dei primi eseguiti. D'altronde, fino all'uso delle corazzate, bisognerebbe cominciare a distinguere la marina militare dalla mercantile, tanti sono i modelli che si trovano ancor oggi e ben eseguiti.

Questo per l'insieme. Si dovrebbe procedere poi alla ricostruzione, al vero o in iscala ridotta, di ambienti caratteristici di bordo, o per cominciare, dai disegni prospettici di questi ambienti, e dare una serie di modelli, ridotti, delle artiglierie etc.

E, contemporaneamente a tutto questo lavoro palese, creato per l'istruzione del pubblico — fine del Museo — bisognerebbe pensare alla preparazione continua degli elementi di ricostruzione: classifica e commento di carte d'archivio, inventarî, relazioni, etc. concernenti la nostra marina.

Queste idee ho voluto esporre, non per vana accademia, ma perchè altri le raccolga e le ripeta meglio di quanto ho fatto; soprattutto perchè altri più competente o meglio ascoltato, si metta al lavoro. Ho sentito in questi ultimi tempi parlare della Mostra dell'antica Marina alla prossima Esposizione di Genova, nel 1914. E so che varî ed egregi concittadini vogliono prendere l'occasione propizia per tentare, almeno in germe, l'esecuzione di progetti simili a quelli che ho esposto. Auguro di cuore che le intenzioni divengano fatti. Genova non può e non deve disinteressarsi da tutto ciò che tocca la vita marittima: sia pure quella di due o tre secoli fa. Appunto perchè ha compiuto progressi giganteschi, deve compiacersi di rievocare le umili, ma gloriose origini della sua potenza, e di renderle, con ogni mezzo, note e gradite al suo popolo.

NOTE.

(1) GUGLIELMOTTI, *op. cit.*, alla voce *lembo*. Tutti i documenti dei Secoli XV e XVI in cui è usato il latino, i documenti ufficiali, atti del governo etc. recano sempre il termine *lembus*. Invece le note di spese, gli inventarî etc., estesi in volgare portano la designazione *liuto*, evidentemente applicata allo stesso legno.

(2) F. A. D' ALBERTIS, *op. cit.*, a pag. 33.

(3) GUGLIELMOTTI, *op. cit.*, alla voce *Pinco* e *Pinaccia*; l'A. crede il nome di questa nave derivante dalla forma speciale dello sperone prodiero.

(4) Le carte della *Giunta di Mare* (Arch. di Stato) contengono varie notizie sui *Pinchi* armati alla custodia del porto, dopo il 1750 fino ai primi anni dell' 800. In quel tempo la Repubblica possedeva solo alcune mezze-galere, dette della *Compagnia del Soccorso*, per reprimere i pirati nel nostro golfo.

(5) Archivio di Stato. Cartul. Finanze 1548, 49, 50, 51 *passim*.

(6) E. A. D' ALBERTIS, *op. cit.*, pag. 103.

(7) M. D' AZEGLIO, *Nicolò de' Lapi*, Capo XIII. L' Autore vide questi antichi avanzi di nave in Darsena, intorno al 1821, a quanto risulta anche dalla sua Autobiografia.

(8) Sul naufragio di un *galeone* « l' Iveglia » nel 1581, vedi un mio scritto, nella « Rivista Ligure », 1912, Fasc. IV: *Antichi cannoni*, etc.